



GRENZEN UND NACHBARSCHAFTEN, WANDERUNGEN UND BEGEGNUNG FRONTIÈRES ET VOISINAGES, MIGRATIONS ET RENCONTRE



ICOMOS DEUTSCHES NATIONALKOMITEE
ICOMOS GERMAN NATIONAL COMMITTEE
ICOMOS COMITÉ NATIONAL ALLEMAND

ELEKTRONISCHE PUBLIKATION III
ELECTRONIC PUBLICATION III
PUBLICATION ÉLECTRONIQUE III

GRENZEN UND NACHBARSCHAFTEN, WANDERUNGEN UND BEGEGNUNG FRONTIÈRES ET VOISINAGES, MIGRATIONS ET RENCONTRE

Dokumentation der Tagung der Arbeitsgruppe „Migration und Erbe“ von ICOMOS Deutschland in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe SAGE der Universität Strasbourg und der Fakultät Architektur und Bauwesen der Hochschule Technik und Wirtschaft Karlsruhe im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahres Karlsruhe/Strasbourg, 13. bis 15. September 2018

Herausgegeben von Sigrid Brandt und Christoph Schwarzkopf

ICOMOS DEUTSCHES NATIONALKOMITEE
ICOMOS GERMAN NATIONAL COMMITTEE
ICOMOS COMITÉ NATIONAL ALLEMAND

ELEKTRONISCHE PUBLIKATION BAND III
ELECTRONIC PUBLICATION BAND III
PUBLICATION ÉLECTRONIQUE BAND III

ICOMOS Deutsches Nationalkomitee – Elektronische Publikation
Herausgegeben vom Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland
Präsident: Prof. Dr. Jörg Haspel
Vizepräsidentin: Prof. Dr. Sigrid Brandt
Generalsekretär: Gregor Hitzfeld
Geschäftsstelle: Deutsches Nationalkomitee von ICOMOS e. V.
Brüderstraße 13 · Nicolaihaus · 10178 Berlin
Tel.: +49 (0) 30.80 493 100 · Fax/Tel.: +49 (0) 30.80 493 120
E-mail: icomos@icomos.de · Internet: www.icomos.de



*Mit freundlicher Unterstützung durch die Beauftragte der Bundesregierung
für Kultur und Medien aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.*

Redaktion: Sigrid Brandt und Christoph Schwarzkopf
Übersetzungen: Nathalie Roussel und Alexandre Kostka

Titelbilder: Strasbourg, Blick vom Münsterturm auf Alt- und Neustadt (links);
Karlsruhe, Blick vom Schlossturm auf den Schlossplatz, Fotos: Christoph Schwarzkopf

© 2020 ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie Verbreitung durch Film, Funk und Fernsehen, durch fotomechanische Wiedergabe, Tonträger und Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Satz: Hendrik Bäbler, Berlin

Inhalt/Content

Sigrid Brandt, Christoph Schwarzkopf
(Deutschland)

Editorial | **Éditorial** 6

Prof. Dr. Jörg Haspel (Deutschland)
Grußwort des Präsidenten des Deutschen
Nationalkomitees von ICOMOS e.V. |
**Message de salutation du Président du
Comité national allemand
d'ICOMOS** 7

Erwin Schwing
Grußwort des Dekans der Fakultät Architektur und
Bauingenieurwesen | **Message de salutation** 15

Roland Ries
Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Strasbourg
anlässlich des Empfangs im Alten Rathaus von Strasbourg
am 15. September 2018 | **Discours prononcé à l'occasion
d'une réception d'ICOMOS, à l'Hôtel de Ville, le 15
septembre 2019** 17

Christoph Schwarzkopf (Hamburg/Karlsruhe)
Einführung in das Tagungsthema |
Introduction au thème de la conférence 19

1. Deutsch-polnische Perspektiven | **Perspectives germano-polonaises**

Heike Eva Schlasse (Frankfurt/Oder)
Ein Brückenbaumuseum im Oderbruch. Die
Eisenbahnbrücke von Neurüdnitz als Beispiel der
Auseinandersetzung zwischen Ost und West im
20. Jahrhundert | **Un musée de la construction des
ponts dans l'Oderbruch. Le pont ferroviaire de
Neurüdnitz en tant qu'exemple du conflit entre
l'Est et l'Ouest au 20ème siècle** 25

Grazyna Adamczyk-Arns (Wrocław)
Städtebauliche Themen und Tendenzen im heutigen
Breslau | **La discussion urbaine dans la ville
contemporaine de Breslau/Wroclaw** 38

2. Deutsch-dänische Perspektiven | **Perspectives germano-danoises**

Eva von Engelberg-Dočkal (Weimar/Kiel)
Dänische Staatsarchitektur in Schleswig
und Holstein – „Kampf der Kulturen“
an der Eider | **L'architecture d'État danoise dans les
provinces de Schleswig et de Holstein – L'architecture
d'État danoise au Schleswig et au Holstein –
une « bataille des cultures » sur l'Eider** 48

Peter Dragsbo (Sønderborg)
Deutsche Architektur nördlich der deutsch-dänischen
Grenze | **L'architecture allemande au Nord
de la frontière germano-danoise** 60

Inga Momsen (Flensburg)
Denkmalaneignung mit Kindern in Dänemark
und Schleswig-Holstein | **L'appropriation
des monuments historiques en compagnie
d'enfants au Danemark et au
Schleswig-Holstein** 68

3. Deutsch-niederländische Perspektiven | **Perspectives germano-néerlandaises**

Christine Gundermann (Köln)
Geteiltes Erbe? Erinnerungspraxen in Ysselsteyn |
**Héritage partagé? Pratiques commémoratives
à Ysselsteyn** 72

Claus Weber (Bonn)
Die Eisenbahnen zwischen den Niederlanden und
dem Niederrhein | **Les chemins de fer entre
les Pays-Bas et le Rhin inférieur** 80

4. Perspektiven nach Belgien und Frankreich | **Perspectives vers la Belgique et la France**

Martijn Kivit (Antwerpen)
Der letzte Getreideheber und zwei Städte |
Le dernier élévateur à grain et deux villes 95

Charlène Morel, Loup Bernard (Strasbourg) Grenzüberschreitende französisch-deutsche Zusammenarbeit in der Denkmalpflege am Beispiel von ArkeoGIS <i>La coopération fran- co-allemande transfrontalière en matière de préservation du pa- trimoine à travers l'exemple d'ArkeoGIS</i>	102	Cathy Blanc, Olivier Haegel (Strasbourg) Valorisation et appropriation de la Neustadt (2010 à nos jours) <i>Valorisierung und Rezeption der Strasburger Neustadt (2010 bis heute)</i>	112
		Tagungsflyer	125

5. **Perspectives franco-allemandes | Deutsch-französische Perspektiven**

Hanna Grzeszczuk-Brendel (Posen), Alexandre Kostka (Straßburg), Tobias Möllmer (Mainz), Volker Ziegler (Straßburg) „Imperiale Wahlverwandtschaften“ und die Europäische transnationale Erbegemeinschaft: Posen und Straßburg als Grenzstädte des Zweiten Deutschen Kaiserreichs	107
---	-----

Editorial

Die hier versammelten Beiträge sind das Ergebnis einer grenzüberschreitenden Tagung, die vom 13. bis 15. September 2018 in Karlsruhe und Straßburg im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahres stattfand und die eines der insgesamt fünf Leitthemen des Kulturerbejahres als Impuls und Ausgangspunkt der gemeinsamen Initiative in den Blick genommen hatte.

„Grenzen in Europa haben sich immer wieder verändert, oft aus Anlass oder als Folge kriegserischer Konflikte. Grenzanlagen vom Limes über das Danewerk bis hin zur Berliner Mauer waren Zeichen einer Teilung, die jedoch nie endgültig war. Wissen und Tradition bahnten sich immer Wege über die physischen Trennungen hinweg. Grenzen waren somit auch Sinnbild für Austausch und Begegnungen von Nachbarn. Gerade in Europa, wo die nächste Grenze meist nur wenige Fahrstunden entfernt liegt, erzählt das kulturelle Erbe, wie tief manche Aspekte der eigenen Geschichte auch beim Nachbarn verwurzelt sind.

Das Leitthema Europa: **Grenz- und Begegnungsräume** wirft einen besonderen Blick auf das kulturelle Erbe und seine verbindende Rolle im Beziehungsgeflecht der Menschen, die in Grensräumen leben. Worauf beruhen kulturelle Eigenheiten von grenzüberschreitenden Nachbarschaften in Europa? Wie kann grenzüberschreitendes Zusammenwirken unser kulturelles Erbe stärken? Und – wie stärkt das kulturelle Erbe den interkulturellen Dialog?“*

Kultureller Austausch mit anderen ist das Lebenselixier, die Grundlage jeder Kultur. Im Aufeinandertreffen verschiedener Kulturen offenbart sich ein existentieller Vorgang, aus dem einerseits die Weitergabe von Ideen, andererseits die Zusammenführung und Synthese von Ideen resultieren. Kulturen in diesem Sinne stellen offene, im Wandel begriffene Orientierungssysteme dar, die sich gegenseitig beeinflussen, selbst im Prozess der Ablehnung. Architektur und Städtebau in Europa sind dabei in besonderer Weise Ausdruck solcher „Wanderungsbewegungen“, und dies nicht erst in den letzten 200 Jahren. Sie geben Auskunft über Austauschprozesse in historischer Perspektive und ermöglichen gleichzeitig die Reflexion über das heutige Verständnis von Nachbarschaften und interkulturellem Dialog. Die Grenzüberschreitung zwischen Kulturen in den Blick zu nehmen, setzt die Bereitschaft voraus, Unterschiede zu analysieren und zu benennen und die Eigenart des Neuen, das durch Austausch entsteht, zu charakterisieren.

Die von der Arbeitsgruppe „Migration und Erbe“ von ICOMOS Deutschland initiierte Tagung betrachtete und

diskutierte die regionale und überregionale Zirkulation und Wechselwirkung von architektonischen und städtebaulichen Ideen, von Formen und Materialien als einen Prozess kulturübergreifender Kommunikation in verschiedenen historischen Phasen und Gebieten und stellte ihr aktuelle Projekte der Verständigung zur Seite. Im Zentrum standen dabei heutige Nachbarn aus Frankreich, Polen, Skandinavien und den Benelux-Staaten.

Neben den Vorträgen führte am ersten Tag ein mittäglicher Spaziergang durch die Stadtmitte von Karlsruhe, die Spuren vielfältiger Impulse von außen aufweist und die Christoph Schwarzkopf seit einigen Jahren mit Architekturstudierenden der Karlsruher Hochschule dokumentiert. Höhepunkt war die Vorstellung der Chororgel der evangelischen Stadtkirche am Marktplatz durch Kirchenmusikdirektor Christian Raiser. Die Orgel hat ein elsässischer Orgelbauer vor 15 Jahren geschaffen. Am Abend war Anita Bindner vom Haus des Dokumentarfilms Stuttgart mit „Karlsruhe. Der Film. Die Geschichte“ (2014) zu einer Filmvorführung eingeladen. Historische Filmschätze aus nahezu 100 Jahren ermöglichen ein Stadtporträt mit großen und kleinen Ereignissen, Kriegszerstörung und Wiederaufbau und den Wandel der badischen Residenzstadt zur modernen Technologiemetropole.

Der Samstag gehörte ganz dem elsässischen Straßburg. Bürgermeister Roland Ries lud am Vormittag zu einem Empfang in das Historische Rathaus der Stadt und betonte die wichtige Rolle der deutsch-französischen Beziehungen im heutigen Europa. Nach den Vorträgen in der Universität, hier konzentriert auf deutsch-französische Fragen und Themen, wurde eine von Cathy Reibel-Blanc und Alexandre Kostka gestaltete Ausstellung zum Straßburger Stadtbad eröffnet. Dessen wissenschaftliche Erforschung und Erhaltung wird seit längerem von Alexandre Kostka in Zusammenarbeit mit deutschen KollegInnen seit längerem verfolgt. Am Nachmittag waren die Tagungsteilnehmerinnen und -teilnehmer schließlich von Alexandre Kostka (Neustadt / Stadtbad), Jean François Kovar, dem Vorsitzenden der „Université populaire de la Krutenau“ (Krutenau-Viertel) und von Klaus Nohlen (Jung St. Peter) zu Rundgängen in Straßburg eingeladen.

Die Tagung war gleichzeitig das abschließende Projekt der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Migration und Erbe“ von ICOMOS Deutschland. Über einen Zeitraum von drei Jahren hatte sich die Arbeitsgruppe an verschiedenen Orten dem aktuellen Thema von Migration und kulturellem Austausch

sowie heutigen Fragen von Identität gewidmet; 2015 standen in Bochum Wanderungsbewegungen von Polen in und nach Deutschland in den letzten beiden Jahrhunderten im Fokus, 2016 konnte sich die Arbeitsgruppe im Rahmen einer Tagung der Patriotischen Gesellschaft 1765 mit den baulichen Zeugen der Muslime in der Hansestadt Hamburg beschäftigen. Über die Aktivitäten der Arbeitsgruppe informiert die Website von ICOMOS Deutschland (<https://www.icomos.de/index.php?lang=Deutsch&contentid=163&navid=224>).

Die Herausgeber danken allen Kooperationspartnern – der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft und dem Dekan der Fakultät Architektur und Bauwesen, Prof. Dr. Erwin Schwing, der Universität Strasbourg und der Arbeitsgruppe SAGE – Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe („Ge-

sellschaften, Akteure und Regierung/Herrschaft in Europa“) und Prof. Dr. Alexandre Kostka – für die hervorragende Zusammenarbeit in allen inhaltlichen und organisatorischen Fragen. Die Kommunikation während der Tagung wurde durch Regina Strübe und François Morel-Fourrier vom Büro „dialogos“ ermöglicht, für die Simultanübersetzung sei auch ihnen gedankt. Wir danken darüber hinaus allen Autorinnen und Autoren für die schriftlichen Fassungen ihrer Referate und die Bereitstellung des fotografischen Materials. Ebenfalls zu Dank verpflichtet sind wir dem Verleger Hendrik Bäßler, der in gewohnt zuverlässiger Weise die E-Publikation betreut hat.

Schließlich sei unserer Fördergeberin, der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien, für die finanzielle Unterstützung sowohl der Tagung als auch der E-Publikation gedankt.

Prof. Dr. Sigrid Brandt

Vizepräsidentin ICOMOS Deutschland

Christoph Schwarzkopf

Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft

* <https://sharingheritage.de/leitthemen/europa-grenz-und-begegnungsraeume/>

Éditorial

Les contributions rassemblées ici sont le résultat d'une conférence transfrontalière qui s'est tenue à Karlsruhe et à Strasbourg du 13 au 15 septembre 2018 dans le cadre de l'Année européenne du patrimoine, et qui s'est concentrée sur l'un des cinq thèmes clés de l'Année, qui en a été l'impulsion et le point de départ.

« Les frontières en Europe ont changé à maintes reprises, souvent à l'occasion ou à la suite de conflits guerriers. Les fortifications frontalières, du Limes au Danewerk et au Mur de Berlin, étaient les signes d'une division qui n'a jamais été définitive. Le savoir et la tradition ont toujours trouvé des moyens de surmonter les divisions physiques. Les frontières étaient donc aussi un symbole d'échanges et de rencontres entre voisins. En Europe notamment, où la prochaine frontière n'est généralement qu'à quelques heures de route, le patrimoine culturel nous montre à quel point certains aspects de notre propre histoire sont profondément enracinés chez le voisin.

Le thème central l'Europe : **frontières et espaces de rencontre** porte un regard particulier sur le patrimoine culturel et son rôle de lien dans le réseau de relations entre les personnes vivant dans les zones frontalières. Sur quoi reposent les caractéristiques culturelles des voisinages transfrontaliers en Europe ? Comment la coopération transfrontalière peut-elle renforcer notre patrimoine culturel ? Et – comment le patrimoine culturel renforce-t-il le dialogue inter-culturel*? »

L'échange culturel avec les autres est l'élixir de vie, le fondement de toute culture. La rencontre de cultures différentes révèle un processus existentiel dont résultent d'une part la transmission des idées et d'autre part le rapprochement et la synthèse des idées. Dans ce sens, les cultures représentent des systèmes d'orientation ouverts et changeants qui s'influencent mutuellement, même dans les processus de rejet. L'architecture et l'urbanisme en Europe sont, dans ce contexte, une expression particulière de ces « mouvements migratoires », et ce non pas seulement au cours des 200 dernières années. Ils fournissent des informations sur les processus d'échanges dans une perspective historique et permettent, en même temps, de réfléchir à la compréhension actuelle des voisinages et au dialogue interculturel. Le regard sur le franchissement des frontières entre les cultures suppose une volonté d'analyser et de nommer les différences et de caractériser la particularité du nouveau qui se crée par l'échange.

La conférence, initiée par le groupe de travail « Migration et patrimoine » d'ICOMOS Allemagne, a analysé la circulation et l'interaction régionales et suprarégionales des idées architecturales et urbanistiques, des formes et des matériaux en tant que processus de communication interculturelle dans différentes phases et zones historiques, et a présenté des projets actuels de compréhension. L'accent a été mis sur les voisins contemporains de la France, de la Pologne, de la Scandinavie et des pays du Benelux.

En complément des conférences, la première journée a été consacrée à une promenade de midi dans le centre de Karlsruhe, qui porte les traces de diverses impulsions venues du dehors et que Christoph Schwarzkopf documente depuis plusieurs années avec des étudiants en architecture de l'Université des Sciences appliquées de Karlsruhe. Le point culminant a été la présentation de l'orgue du chœur de l'église protestante de la ville sur le Marktplatz par Christian Raiser, directeur musical de l'église. L'orgue a été construit par un facteur d'orgues alsacien il y a 15 ans. Le soir, Anita Bindner de la Maison du film documentaire de Stuttgart a présenté « Karlsruhe. Le film. L'histoire » (2014). Des trésors cinématographiques datant de près de 100 ans permettent de dresser un portrait de la ville à partir des événements, petits et grands, des destructions et reconstructions de guerre et de documenter la transformation de la ville de résidence badoise en une métropole technologique moderne.

Le samedi a été entièrement consacré à Strasbourg en Alsace. Le matin, le maire Roland Ries a invité les participants à une réception dans l'hôtel de ville historique de la ville et a souligné le rôle important des relations franco-allemandes dans l'Europe d'aujourd'hui. Après les conférences à l'université, qui ont porté sur des questions et des sujets franco-allemands, une exposition sur les bains publics de Strasbourg, organisée par Cathy Reibel-Blanc et Alexandre Kostka, a été inaugurée en notre présence. Alexandre Kostka, en coopération avec des collègues allemands, travaille depuis un certain temps à la recherche scientifique et à la préservation de ces bains. Enfin, dans l'après-midi, les participants à la conférence ont été invités à faire une visite de Strasbourg par Alexandre Kostka (Neustadt/Bains municipaux), par le président de l'« Université populaire de la Krutenau », Jean François Kovar (Krutenau) et par Klaus Nohlen (St. Pierre-le-Jeune).

La conférence était également le projet final du groupe de travail ad hoc « Migration et patrimoine » d'ICOMOS

Allemagne. Pendant trois ans, le groupe de travail s'est consacré au thème actuel de la migration et des échanges culturels ainsi qu'aux questions identitaires contemporaines en différents lieux ; en 2015, à Bochum, l'accent a été mis sur les mouvements migratoires de la Pologne vers et à l'intérieur de l'Allemagne au cours des deux derniers siècles ; en 2016, le groupe de travail s'est penché sur les témoignages architecturaux des musulmans à Hambourg lors d'une conférence de la Société patriotique en 1765. Le site web d'ICOMOS Allemagne (<https://www.icomos.de/index.php?lang=Deutsch&contentid=163&navid=224>) fournit des informations sur les activités du groupe de travail.

Les éditeurs souhaitent exprimer leur reconnaissance à tous les partenaires de coopération – à l'Université des sciences appliquées de Karlsruhe et au doyen de la faculté d'architecture et de génie civil, le professeur Erwin Schwing,

à l'Université de Strasbourg et au laboratoire de recherche SAGE (Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe) ainsi qu'au professeur Alexandre Kostka – pour l'excellente coopération et pour le déroulement pratique de la conférence. La communication a été facilitée par Regina Strübe et François Morel-Fourrier du bureau « dialogos », que nous remercions pour la traduction simultanée. Nous tenons également à remercier tous les auteurs pour les versions écrites de leurs présentations et pour s'être occupés des illustrations. Nous sommes également reconnaissants au maquettiste Hendrik Bäßler, qui s'est occupé de la publication électronique avec sa fiabilité habituelle.

Enfin, nous tenons à remercier notre sponsor, le Commissaire du gouvernement fédéral pour la culture et les médias, pour le soutien financier de la conférence et de la publication électronique.

Prof. Sigrid Brandt

Vice-président d'ICOMOS Allemagne

Christoph Schwarzkopf

Université des sciences appliquées de Karlsruhe
(traduction Alexandre Kostka, Strasbourg)

* <https://sharingheritage.de/leitthemen/europa-grenz-und-begegnungsraeume/>



Abb. 1: Zuhörer im Foyer des Studiengangs Architektur, Hochschule Karlsruhe.



Abb. 2: Christian Raiser erläutert die Chororgel der Ev. Stadtkirche in Karlsruhe, geschaffen vom Elsässer Remy Mahler.



Abb. 3: Empfang in Strasbourg durch Bürgermeister Roland Ries (links).



▷ Abb. 4: Alexandre Kostka erläutert das Strاسبourger Stadtbad.

Grußwort des Präsidenten des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS e. V. anlässlich des Empfangs durch Herrn Bürgermeister Roland Ries im Alten Rathaus von Straßburg am 15. September 2018

*Sehr geehrter Herr Bürgermeister Roland Ries,
sehr geehrte Mitveranstalter aus Straßburg,
Herr Jean-Francois Kovar und Herr Alexandre Kostka,
sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen aus europäischen
Nachbarstaaten und aus Deutschland,
meine Damen und Herren, liebe Gäste,*

„Entdecken, was uns verbindet“, unter diesem Motto stand der europäische Tag des offenen Denkmals am letzten Wochenende in Deutschland. „L’art du partage“ ist die Einladung überschrieben, der am kommenden Wochenende auch Millionen Besucher in Frankreich folgen werden. Die „Journées Portes ouvertes des monuments historiques“ sind bekanntlich eine französische Erfindung, jedenfalls haben wir die Initiative dem legendären französischen Kulturminister Jack Lang zu verdanken, der diese Tage des offenen Denkmals 1984 in Frankreich einführte, ehe der Gedanke 1991 vom Europarat aufgegriffen und zu einem grenzüberschreitenden Erfolg geführt wurde. Die „Journées européennes du patrimoine“ haben seitdem dafür gesorgt, dass „Die Kunst des Teilens“ („L’art du Partage“) europaweit Verbreitung gefunden hat ebenso wie die Freude „de découvrir ce qui nous relie“ („Entdecken, was uns verbindet“).

Das Europäische Kulturerbejahr wurde im Mai 2017 von der Europäischen Kommission unter dem Motto „Sharing Heritage“ für Jahr 2018 ausgerufen; es soll nicht auf dieses Jahr beschränkt bleiben, sondern nachhaltige Impulse für weitere Aktivitäten im Sinne eines Erbes liefern, das Europa verbindet – und nicht spaltet. Das gemeinsame europäische Erbe, das wir teilen und das uns enger zusammenbringt in diesem Jahr, wird in Deutschland unter fünf Leitthemen mit zahlreichen Veranstaltungen, Diskussionen, Performances und Publikationen erkundet. Neben den Schwerpunkten „Austausch und Bewegung“ – hier geht es auch um den grenzüberschreitenden Wissenstransfer, wie ihn sich besonders junge Menschen vorstellen – lautet ein Leitmotiv, ein weiteres ist dem Schwerpunkt „Die Europäische Stadt“ gewidmet – hier steht das urbane Erbe und seine Vielschichtigkeit im Vordergrund. Das dritte Leitthema „Erinnern und Aufbruch“ ist nicht zuletzt im Gedenken an Kriegs- und Krisenzeiten des Kontinents wie 1648 und 1918 entstanden, um das Bewusstsein für eine kulturelle Wertegemeinschaft und eine europäische Identität zu fördern, „die die lokale, regionale und nationale ... ergänzen und bereichern soll.“*

Das Schwerpunktthema vier, „Gelebtes Erbe“, lädt zu generationen- und spartenübergreifenden Mitmachaktionen und breiten kulturelle Aktivitäten ein.

Für ICOMOS Deutschland steht besonders das fünfte Leitthema „Grenz- und Begegnungsräume“ im Zentrum des Interesses und der Projekte im Europäischen Kulturerbejahr 2018 und im Folgejahr 2019. Einen aktuellen Themenschwerpunkt bildet dabei der Ost- von Westeuropa trennende und miteinander verbindende Grenz- und Begegnungsraum des ehemaligen Eisernen Vorhangs, dessen Natur- und Kulturerbe heute vielfältige Formen der Aneignung und Ablehnung erfährt. Für den Ausbau der Beziehungen zu den postsozialistischen Nachbarstaaten Deutschlands, namentlich zu Polen, wie ihn der Fall der Berliner Mauer und die europäischen Einigung ermöglicht haben, bietet die von der europäischen Idee inspirierte Nachkriegsgeschichte der Verständigung und Versöhnung an Deutschlands Westgrenze vielfältiges Referenzmaterial, vor allem entlang der Rheingrenze. Vor diesem Hintergrund freue ich mich besonders, im Namen des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS ein Grußwort in Straßburg an Sie, Herr Bürgermeister und unsere Partner aus Frankreich und an zahlreiche Gäste aus Nachbarstaaten Deutschlands richten zu dürfen.

Wir haben, nach einem Einführungsvortrag in das Tagungsthema am Donnerstagabend aus der Sicht der Kunstgeschichte, am gestrigen Freitag verschiedene Perspektiven zur Zirkulation von architektonischen und städtebaulichen Ideen, zu ihren realisierten Formen und Materialien und zu deren Erhaltungsproblemen kennengelernt. Der Titel unserer Tagung „Grenzen und Nachbarschaften, Wanderungen und Begegnung“ verweist dabei weniger auf ein Erbe, das sich teilen ließe wie ein Stück Torte etwa in jenseits oder diesseits früherer oder heute bestehender Grenzen, sondern auf einen vielfältigen Prozess, in dem die Rollen der Impulsgeber und der Empfänger, die Impulse aufnehmen, oft nicht einfach und eindeutig zu bestimmen sind. Ob solche grenzüberschreitenden Vorgänge als osmotisch, symbiotisch, parasitär oder koevolutionär definiert werden, hängt nicht zuletzt von der Art der Kommunikation in den verschiedenen historischen Phasen und Regionen ab.

Unser Blick ging in Deutschlands Nachbarländer, zuerst nach Polen und nach Dänemark, dann in die Niederlande

sowie nach Belgien – und heute nach Frankreich. Die zwei Tagungsorte beiderseits der Grenze haben auch Symbolwert: Karlsruhe und Straßburg. Beide Städte stehen exemplarisch für äußerst wechselvolle Stadtgeschichten und Architekturen – Straßburg, das Münster, die Altstadt und die Neustadt spielen seit Jahrhunderten eine zentrale Rolle in deutsch-französischen Auseinandersetzungen und im Kulturaustausch; die Fächerstadt Karlsruhe als absolutistische Stadtneugründung wird geprägt von einer interkulturellen kulturell geradezu überbordenden Vielfalt von Anleihen und Impulsen.

Wir haben von Brückenbauten an der Oder und am Rhein gehört, sind informiert worden über den besonderen Weg der Stadt Wrocław, deren neue Bewohner nach 1945 die alte, zerstörte Stadt Schritt für Schritt in Besitz nahmen und wiederaufgebaut haben, haben die überaus vielfältigen Beziehungen zwischen Architektur und staatlicher Selbstdarstellung in Dänemark kennengelernt, wir haben darüber gesprochen, wie jüngeren Generationen eine Geschichte und Erbe nähergebracht werden können, wie sie die schwierige deutsch-niederländische Vergangenheit hinterlassen haben, etwa in Form des „unbequemen Erbes“ eines Soldatenfriedhof im niederländischen Ysselsteyn oder in Form eines industriellen Erbes wie dem exzeptionellen Fall eines Getreidehebers, dessen materielle Hinterlassenschaft gleich zwei Städte in ihre Obhut genommen haben: Antwerpen und Rotterdam.

Ausgehend von dem gestern erstmals auf das gemeinsame archäologische Erbe des Oberrheintals geworfenen Blick sollen heute deutsch-französische Beziehungen den Schwerpunkt bilden. Welche Rolle der Stärkung des Bewusstseins für das gemeinsame bauliche Erbe – sei es städtebaulicher

und landschaftlicher oder architektonischer, archäologischer und gartenkünstlerischer Art – zukommt, um „Eine hohe Baukultur für Europa“ zu fördern, hat die im Januar 2018 von den europäischen Kulturministern und Expertenorganisationen wie ICOMOS und Europa Nostra verabschiedete Erklärung von Davos deutlich gemacht, die betont, dass sich „überall in Europa ein allgemeiner Verlust an Qualität der gebauten Umwelt und der offenen Landschaften abzeichnet, was sich in einer Trivialisierung des Bauens, in fehlenden gestalterischen Werten und einem fehlenden Interesse für Nachhaltigkeit, in zunehmend gesichtslosen Agglomerationen und verantwortungslosem Landverbrauch, in einer Vernachlässigung des historischen Bestandes und im Verlust regionaler Identitäten und Traditionen zeigt.“

Wir freuen uns sehr, dass wir die Schlussrunde unserer Grenz- und Begegnungskonferenz hier im traditionsreichen Alten Rathaus von Straßburg einläuten dürfen. Für ICOMOS schließt damit ein Kreis. Dankbar erinnere ich mich an die Gastfreundschaft, die die Europa Gruppe des Internationalen Denkmalrats bereits 2014 in Straßburg erleben durfte, als auf Einladung von ICOMOS France erstmals ein Nachfolgeprojekt für des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 vorgestellt und diskutiert werden konnte. Es ist ein sehr gutes Zeichen, dass diese ICOMOS-Veranstaltung im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahrs 2018 in der sogenannten „Hauptstadt Europas“ ihren Ausklang finden kann. Dafür danken wir Ihnen, sehr geehrter Herr Bürgermeister Ries und der gastgebenden Stadt Straßburg sowie auch Alexandre Kostka und den Kollegen von der Universität Straßburg sehr herzlich. Teilen wir doch ein gemeinsames Erbe und ein gemeinsames Anliegen.

Prof. Dr. Jörg Haspel
Präsident ICOMOS Deutschland

* Vgl. Website sharingheritage.de.

Message de salutation du Président du Comité national allemand d'ICOMOS à l'occasion de la réception donnée par le Maire Roland Ries dans la Mairie Historique de Strasbourg le 15 septembre 2018

*Cher Maire Roland Ries, chers coorganisateur de Strasbourg,
M. Jean-François Kovar et M. Alexandre Kostka,
chers collègues des pays européens voisins et d'Allemagne,
Mesdames et Messieurs, chers invités,*

« Découvrez ce qui nous unit », telle était la devise de la Journée européenne des monuments ouverts qui s'est déroulée le week-end dernier en Allemagne. « L'art du partage » le titre de l'invitation, qui sera suivie par des millions de visiteurs en France le week-end prochain. Les « Journées Portes ouvertes des monuments historiques » sont, comme nous le savons tous, une invention française. En tout cas, nous devons l'initiative au légendaire ministre français de la culture Jack Lang, qui a introduit ces journées portes ouvertes des monuments en France en 1984, avant que l'idée ne soit reprise par le Conseil de l'Europe en 1991 et ne connaisse un succès transfrontalier. Depuis, les « Journées européennes du patrimoine » ont permis de diffuser « L'art du partage » dans toute l'Europe, ainsi que la joie de «découvrir ce qui nous relie».

L'Année européenne du patrimoine culturel a été lancée en mai 2017 par la Commission européenne sous la devise « Partager le patrimoine » pour 2018 ; elle ne se limite pas à cette année, mais vise à donner une impulsion durable aux activités futures dans l'esprit d'un patrimoine qui unit – et non divise – l'Europe. L'héritage européen commun que nous partageons et qui nous rapproche cette année sera décliné en Allemagne en cinq thèmes principaux avec de nombreux événements, discussions, performances et publications. Outre l'accent mis sur « l'échange et la circulation » – qui concerne également le transfert transfrontalier de connaissances, tel que l'imaginent les jeunes en particulier – un axe est consacré à « La ville européenne », – ici, le patrimoine urbain et sa complexité sont au premier plan. Le troisième axe, « Souvenir et nouveau départ », a été notamment créé en souvenir des périodes de guerre et de crise du continent, telles que 1648 et 1918, afin de promouvoir la prise de conscience d'une communauté culturelle de valeurs et d'une identité européenne, « qui devrait compléter et enrichir les actions locales, régionales et nationales... »*. Le thème principal des quatre « Patrimoines vivants » invite le public à participer à des activités intergénérationnelles et interdisciplinaires et à de vastes activités culturelles.

Pour ICOMOS Allemagne, le cinquième thème clé « Espaces de frontière et de rencontre » sera au centre des projets de l'Année européenne du patrimoine culturel 2018 et de l'année suivante 2019, avec un accent mis sur l'espace de frontière et de rencontre qu'est celui de l'ancien rideau de fer, qui sépare et relie l'Europe orientale et occidentale et dont le patrimoine naturel et culturel connaît aujourd'hui diverses formes d'appropriation et de rejet. L'histoire de l'entente et de la réconciliation d'après-guerre à la frontière occidentale de l'Allemagne, inspirée par l'idée européenne, offre un large éventail de documents de référence pour le développement des relations avec les voisins postsocialistes de l'Allemagne, en particulier la Pologne, rendues possibles par la chute du mur de Berlin et l'unification européenne, notamment le long de la frontière du Rhin. Dans ce contexte, je suis particulièrement heureux de pouvoir vous saluer à Strasbourg au nom du Comité national allemand d'ICOMOS, Monsieur le Maire et nos partenaires français, ainsi que de nombreux invités des pays voisins de l'Allemagne.

Après un exposé introductif sur le thème de la conférence, jeudi soir, dans la perspective de l'histoire de l'art, nous avons pu, hier, découvrir différentes approches sur la circulation des idées en matière d'architecture et d'urbanisme, sur les formes et les matériaux dont elles sont issues et les problèmes qu'elles posent en termes de préservation. Le titre de notre conférence « Frontières et voisinages, migrations et rencontres » fait moins référence à un héritage qui peut être partagé comme un morceau de gâteau, par exemple de l'autre côté ou de ce côté des frontières anciennes ou actuelles, qu'à un processus à multiples facettes dans lequel les rôles des initiateurs et des destinataires des impulsions ne sont souvent pas faciles à déterminer sans ambiguïté. Ce sont les modalités de communication, et les conditions historiques et territoriales, qui décident si ces processus transfrontaliers sont définis comme osmotiques, symbiotiques, parasitaires ou co-évolutifs.

Nous nous sommes tournés vers les pays voisins de l'Allemagne, d'abord vers la Pologne et le Danemark, puis vers les Pays-Bas et la Belgique – et aujourd'hui vers la France. Les deux lieux de conférence de part et d'autre de la frontière ont également une valeur symbolique : Karlsruhe et Strasbourg. Strasbourg, la cathédrale, la vieille ville

et la ville nouvelle, la Neustadt, jouent depuis des siècles un rôle central dans les relations franco-allemandes et les échanges culturels. La ville-éventail de Karlsruhe, en tant que ville absolutiste, se caractérise par une diversité interculturelle débordante faite d'appropriations et d'impulsions.

Nous avons entendu parler de la construction de ponts sur l'Oder et le Rhin, nous avons écouté le récit de la ville détruite de Wrocław, dont les nouveaux habitants ont pris possession progressivement après 1945 et l'ont reconstruite, nous avons suivi les relations extrêmement complexes entre l'architecture et l'autoreprésentation de l'État au Danemark. Notre discussion a également abordé la question de la sensibilisation des jeunes générations à l'histoire et au patrimoine du difficile passé germano-néerlandais, par exemple le « patrimoine inconfortable » du cimetière militaire à Ysselstein aux Pays-Bas, ou le patrimoine industriel comme celui d'un céréalier dont l'héritage matériel a été recueilli par deux villes : Anvers et Rotterdam.

Hier, nous avons pu avoir un aperçu du patrimoine archéologique commun de la vallée du Rhin supérieur, aujourd'hui, l'accent sera mis sur les relations franco-allemandes. La déclaration de Davos, adoptée en janvier 2018 par les ministres européens de la culture ainsi que des organisations d'experts telles qu'ICOMOS et Europa Nostra, souligne que, pour assurer « un haut niveau de culture architecturale pour l'Europe », il faut sensibiliser le public

au patrimoine architectural commun – qu'il s'agisse d'urbanisme et de paysage, d'architecture, d'archéologie ou de jardins.

La Déclaration constate avec regret « une perte générale de qualité de l'environnement bâti et des paysages ouverts dans toute l'Europe, qui se traduit par une banalisation de la construction, un manque de valeurs de conception et d'intérêt pour la durabilité, des agglomérations de plus en plus anonymes et une utilisation irresponsable du sol, une négligence du patrimoine historique et la perte des identités et traditions régionales ».

Nous sommes très heureux de pouvoir clôturer notre conférence « Frontières et rencontres » ici, dans l'Hôtel de ville historique de Strasbourg. Dans la perspective d'ICOMOS, cela conclut une trajectoire. Je rappelle avec reconnaissance l'hospitalité que le Groupe européen du Conseil international des monuments et des sites a connu à Strasbourg en 2014, lorsqu'un projet de suivi de l'Année européenne des monuments et des sites 1975 a été présenté et discuté pour la première fois à l'invitation d'ICOMOS France. C'est un très bon signe que cette manifestation de l'ICOMOS puisse se conclure dans la « capitale de l'Europe » dans le cadre de l'Année européenne du patrimoine culturel 2018. Nous tenons à vous remercier, M. le Maire Roland Ries, la ville hôte de Strasbourg et aussi Alexandre Kostka et ses collègues de l'Université de Strasbourg. Nous partageons un héritage commun et une préoccupation commune.

Prof. Dr. Jörg Haspel
Président d'ICOMOS Allemagne

* Voir site web sharingheritage.de.

Grußwort des Dekans der Fakultät Architektur und Bauingenieurwesen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Brandt, sehr geehrter Herr Kostka,
lieber Herr Schwarzkopf

wir freuen uns, dass sie sich die Hochschule Karlsruhe als Tagungsort ausgewählt haben.

Gern entspreche ich ihrer Bitte, Ihnen ein wenig über unsere Hochschule zu erzählen. Sie wurde 1878 wurde sie als Großherzoglich Badische Baugewerkeschule gegründet. Seit 1919 Staatstechnikum, später Staatliche Ingenieurschule und Fachhochschule, ist sie seit 2005 die Hochschule Karlsruhe– Technik und Wirtschaft. Hier studieren 8000 Menschen, betreut von 205 Professorinnen und Professoren, gut 900 Lehrbeauftragten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Zahlreiche Studierende aus zahlreichen Ländern sind in den vielfältigen Studiengängen eingeschrieben. Neben den Studiengängen an unserer Fakultät für Architektur und Bauwesen, kann man hier u. a. Elektro- und Informationstechnik, Informatik, Wirtschaftsinformatik, Informationsmanagement, Geodäsie, Geoinformationsmanagement, Maschinenbau, Mechatronik und Wirtschaftswissenschaften studieren.

Eine tragende Säule unserer Hochschule sind die angewandten Forschungen. Typisch für die Hochschulen in der

Bundesrepublik Deutschland ist auch hier der starke Praxisbezug.

Die Lage nahe der Grenzen zu Frankreich und der Schweiz hat es mit sich gebracht, dass wir hier einen trinationalen Studiengang gemeinsam mit der Fachhochschule Nordwestschweiz und der Universität Straßburg anbieten können.

Verschiedene Universitäten weltweit sind Kooperationspartner, um Doppelabschlüsse für Absolventen ermöglichen zu können. Bereits in Praxissemestern sind die Studierenden im Ausland unterwegs. All dies dient dazu, den grenzübergreifenden Austausch zu befördern, ein Anliegen dem sich auch Ihre Tagung widmet.

Im Studiengang Architektur untersuchen Studierende seit einigen Jahren die Einflüsse von außen auf das Bauen und die Architektur in Karlsruhe. Einige Ergebnisse können Sie in einer kleinen Ausstellung in den Fluren sehen. Auch hier zeigt sich, dass die grenznahe Lage schon lange vor der Globalisierung dazu geführt hat, dass vielfältige Impulse von außen für die Stadt fruchtbar geworden sind. Ich darf die Gelegenheit nutzen, Herrn Schwarzkopf für die Betreuung dieser Aktivitäten zu danken.

Ich wünsche Ihnen Einen guten Verlauf Ihrer Tagung, Nehmen Sie aus Karlsruhe Impulse nach außen mit!

Erwin Schwing

Dekan der Fakultät Architektur und Bauingenieurwesen

Message de salutation

Chers Messieurs, chère Mme Brandt, cher M. Schwarzkopf, cher M. Kostka

Nous sommes heureux que vous ayez choisi l'Université des sciences appliquées de Karlsruhe comme lieu de conférence.

Je réponds volontiers à votre demande de vous parler un peu de notre université. Elle a été fondée en 1878 sous le nom de « Großherzoglich Badische Baugewerkeschule » (Ecole pratique d'architecture du Grand-Duché de Bade). Depuis 1919, elle a le titre de « Staatstechnikum » (Ecole technique d'Etat), et elle est devenu par la suite l'École d'ingénieurs d'Etat et l'Université des sciences appliquées. Depuis 2005 elle porte le nom d' « Université des sciences appliquées de Karlsruhe ». Elle compte 8 000 étudiants, encadrés par 205 professeurs titulaires, ainsi que 900 chargés de cours et employés.

De nombreux étudiants venant de toutes les régions du monde sont inscrits dans les différents programmes d'études. En dehors des cours de notre Faculté d'architecture et de génie civil, les étudiants peuvent étudier l'électrotechnique et les technologies de l'information, l'informatique, l'informatique de gestion, la gestion de l'information, la géodésie, la gestion de la géoinformation, le génie mécanique, la mécatronique et l'économie.

La recherche appliquée est l'un des principaux piliers de notre université. La forte orientation pratique est un trait

marquant des universités de la République fédérale d'Allemagne.

Grâce à notre proximité des frontières avec la France et la Suisse, nous sommes en mesure de proposer ici une formation trinationale en collaboration avec la Haute Ecole spécialisée du nord-ouest de la Suisse et l'Université de Strasbourg.

Diverses universités dans le monde entier sont des partenaires de coopération afin de pouvoir offrir des doubles diplômes. Les étudiants ont la possibilité de séjourner à l'étranger durant leur cursus. Toutes ces initiatives servent à promouvoir les échanges transfrontaliers, une préoccupation que votre conférence abordera également.

Dans le cadre de leurs séminaires, les étudiants s'attachent à cerner depuis plusieurs années les influences extérieures sur la construction et l'architecture à Karlsruhe. Vous pouvez voir certains des résultats dans une petite exposition dans les couloirs. Là aussi, il s'avère que la proximité de la frontière a permis à Karlsruhe de profiter des apports extérieurs bien avant la mondialisation. Je saisis l'occasion pour remercier M. Schwarzkopf d'avoir encadré ces activités.

Je vous souhaite un bon déroulement de votre conférence, et que vous puissiez diffuser ailleurs les impulsions que vous aurez reçues à Karlsruhe !

Erwin Schwing

Doyen de la faculté d'architecture et de génie civil

Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Strasbourg anlässlich des Empfangs im Alten Rathaus von Strasbourg am 15. September 2018

Herr Präsident von ICOMOS Deutschland,
Frau Vizepräsidentin von ICOMOS Deutschland,
Meine Damen und Herren, meine Damen und Herren,
Liebe Freunde,

Es ist mir eine große Ehre, Sie in diesen prächtigen Salons des Rathauses, das ich gerne als „das gemeinsame Haus“ bezeichne, begrüßen zu dürfen. Dieser ehemalige Palast der Familie Hanau Lichtenberg, dessen Arbeiten von 1731 bis 1736 von Joseph Massol, dem Architekten des Bistums und des Großkapitels der Kathedrale, nach den Plänen von Robert de Cotte, dem ersten Architekten des Königs, ausgeführt wurden, wurde 1805 anlässlich des Besuchs Napoleons in Straßburg zu unserem Rathaus.

Wir begrüßen in diesem Ort hochrangige Persönlichkeiten, Staats- und Regierungschefs, Autoren und Denker, die unsere Stadt besuchen, internationale Delegationen sowie natürlich die Bürger Straßburgs, die die treibenden Kräfte der Stadt vertreten, seien es Menschen aus der Zivilgesellschaft oder Mitglieder von Vereinigungen.

In Straßburg, einer zweitausendjährigen Stadt, sind wir in der Tat sehr verbunden mit all unseren historischen Gebäuden, die eine Geschichte und Kultur am Zusammenfluss germanischer und lateinischer Einflüsse widerspiegeln. Dies erklärt auch meinen Wunsch, dass die Einstufung der Grande Ile de Strasbourg als UNESCO-Weltkulturerbe auf die Neustadt ausgedehnt wird, was seit 2017 erfolgt ist.

Die Berufung von ICOMOS, einer internationalen Nichtregierungsorganisation, die sich für die Erhaltung von Denkmälern und Stätten auf der ganzen Welt einsetzt, findet daher in Straßburg einen günstigen Boden, um sich auszudrücken. Und wenn ich mich – natürlich sehr kurz gefasst – an die Geschichte dieses Gebäudes erinnern habe, dann auch deshalb, weil ich weiß, dass ICOMOS aus einem Netzwerk von Architekten, Historikern, Archäologen, Kunsthistorikern und Stadtplanern besteht, die sich leidenschaftlich für die Verbindung zwischen großer Geschichte und den architektonischen, kulturellen und landschaftlichen Spuren, die davon zeugen, einsetzen.

Dies ist eine Gelegenheit, an dieser Stelle die außerordentliche Arbeit vieler meiner Vorgänger und insbesondere von Otto Back und Rudolf Schwander zu würdigen, die unter anderem am Ursprung der ersten Gartenstädte Europas und des Großen Straßenruchbruchs standen und die

wesentlich zur Neugestaltung unserer Stadt beigetragen haben.

Lassen Sie mich auch einen anderen Architekten, Fritz Beblo, erwähnen, der unsere Stadt stark geprägt hat, sei es durch die Thomasschule oder die Kirche St. Magdalena, und vor allem einen weiteren unserer emblematischen Orte, das Stadtbad, von dem ich im Übrigen erfahre, dass es auf dem Programm Ihres Nachmittagsbesuchs steht.

Im Allgemeinen hat ICOMOS, eine 1964 gegründete Organisation, die bei der UNESCO eine Schlüsselrolle spielt, den Auftrag, Nominierungen für den Welterbestatus zu evaluieren, aber auch das Follow-up sicherzustellen, sobald eine solche Klassifizierung ausgesprochen wurde. Aber Sie kommen heute nicht in diesem Rahmen hierher, sondern als Freunde und Nachbarn, und das berührt uns sehr.

Ich habe gesehen, wie sehr die nachbarschaftlichen Beziehungen innerhalb Europas in Ihren Projekten zählen, wie es zum Beispiel das Programm dieser beiden Tage, darunter auch der gestrige Tag in Karlsruhe, zeigt.

Ich nehme daran lebhaften Anteil, denn Sie sind hier, das muss man betonen, im Herzen Europas, in einer Grenzstadt, aber auch in einer Hauptstadt.

Wie Sie wissen, wurden hier die Werte verankert, auf denen Europa beruht, als es zum Sitz des Europarates und später verschiedener wichtiger europäischer Institutionen gewählt wurde. Als europäische Hauptstadt der Menschen- und Bürgerrechte ist sie mit ihrer grenzüberschreitenden Straßenbahn zwischen Straßburg und Kehl in Deutschland und den zahlreichen Projekten, die sie im Rahmen des Eurodistrikts durchführt, auch ein wahres Laboratorium Europas und insbesondere eines Europas des Alltags.

Ich bin überzeugt, dass die in Straßburg erzielten Fortschritte und insbesondere unser pragmatischer Ansatz für ein gemeinsames Ideal Ihre Arbeit und Ihre Diskussionen befruchten werden.

Ich wünsche Ihnen einen angenehmen Aufenthalt in unserer schönen Stadt, bei dem Sie die berühmten architektonischen Wunder, aber auch die Ecken und Winkel ihrer engen Gassen und Stege entdecken können, die tausend Geheimnisse bergen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Roland Ries
Bürgermeister der Stadt Strasbourg

Discours prononcé à l'occasion d'une réception d'ICOMOS, à l'Hôtel de Ville, le 15 septembre 2019

Monsieur le Président d'ICOMOS Allemagne,
Madame la Vice-présidente d'ICOMOS Allemagne,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

C'est un grand honneur pour moi de vous accueillir dans ces magnifiques salons de l'Hôtel de Ville, que j'aime à qualifier de « maison commune ». Cet ancien palais des Hanau Lichtenberg, dont les travaux furent conduits de 1731 à 1736 par Joseph Massol, architecte de l'Évêché et du Grand Chapitre de la Cathédrale, à partir des plans de Robert de Cotte, premier architecte du Roi, est devenu en effet notre Hôtel de Ville en 1805 à l'occasion du passage de Napoléon à Strasbourg.

Nous y accueillons des personnalités prestigieuses, des chefs d'Etat ou de Gouvernement, des auteurs et penseurs de passage dans notre ville, des délégations internationales, ainsi bien sûr que des Strasbourgeois, représentants les forces vives de la ville, qu'il s'agisse de personnes de la société civile ou d'acteurs associatifs.

A Strasbourg, ville bimillénaire, nous sommes en effet très attachés à l'ensemble de nos bâtiments patrimoniaux, qui sont le reflet d'une histoire et d'une culture au confluent d'influences germaniques et latines. Ceci explique d'ailleurs la volonté qui a été la mienne d'obtenir que le classement de la Grande Ile de Strasbourg au Patrimoine mondial de l'UNESCO soit étendu à la Neustadt, chose faite maintenant depuis 2017.

La vocation d'ICOMOS, organisation internationale non-gouvernementale qui œuvre pour la conservation des monuments et des sites dans le monde, trouve donc à Strasbourg un terrain propice pour s'exprimer. Et si j'ai rappelé – très succinctement certes – l'histoire de ce bâtiment, c'est aussi parce que je sais qu'ICOMOS est constitué d'un réseau d'architectes, d'historiens, d'archéologues, d'historiens de l'art ou d'urbanistes, passionnés par le lien entre la grande histoire, et les traces architecturales, culturelles ou paysagères qui en témoignent.

C'est l'occasion de saluer ici le travail extraordinaire fait par nombre de mes prédécesseurs et en particulier par Otto Back ou encore Rudolf Schwander, ce dernier étant à l'ori-

gine entre autres des toutes premières cités jardins en Europe ainsi que de la construction de la Grande Percée, et qui ont largement contribué à la reconfiguration de notre ville.

Permettez-moi de citer également un autre architecte Fritz Beblo, qui a laissé une forte empreinte dans notre ville, qu'il s'agisse de l'école Saint Thomas ou de l'église Sainte-Madeleine, et surtout d'un autre de nos lieux emblématiques, les Bains municipaux, dont j'apprends d'ailleurs qu'ils sont inscrits au programme de votre après-midi de visite.

Généralement, ICOMOS, organisation fondée en 1964, qui joue un rôle clé auprès de l'UNESCO, est missionnée pour évaluer les candidatures au patrimoine mondial de l'Humanité, mais aussi pour assurer le suivi une fois qu'un tel classement a été prononcé. Pourtant, aujourd'hui, vous ne venez pas dans ce cadre mais plutôt en tant qu'amis et voisins, et nous en sommes très touchés.

J'ai vu combien les relations de voisinage au sein de l'Europe comptent dans vos projets, comme en atteste par exemple le programme de ces deux journées dont celle d'hier qui s'est déroulée à Karlsruhe.

Je ne peux que m'en réjouir, car vous êtes ici, faut-il le rappeler, au cœur de l'Europe, dans une ville frontière mais aussi une ville capitale.

Vous le savez, c'est ici même que sont ancrées les valeurs qui fondent l'Europe, lorsqu'elle a été choisie comme siège du Conseil de l'Europe puis plus tard de différentes institutions européennes d'importance. Capitale européenne des droits de l'Homme et des citoyens, elle est aussi un véritable laboratoire d'Europe, et notamment d'une Europe du quotidien, avec son tram transfrontalier entre Strasbourg et Kehl en Allemagne, et les nombreux projets qu'elle mène dans le cadre de l'Eurodistrict.

Je suis convaincu que les avancées réalisées à Strasbourg, et notamment notre approche pragmatique vers un idéal commun, sont de nature à nourrir vos travaux et vos discussions.

Je vous souhaite un séjour agréable dans notre belle ville, à la découverte de ses merveilles architecturales renommées mais aussi des coins et recoins de ses ruelles et de ses passerelles qui recèlent mille secrets.

Je vous remercie de votre attention.

Roland Ries

Maire de la ville de Strasbourg

Einführung in das Tagungsthema

Christoph Schwarzkopf

Ein Vierteljahr nach der Gründung Karlsruhes erließ der Stadtgründer, Markgraf Karl Wilhelm, im September 1715 einen Privilegienbrief zur Ansiedlung in der Stadt. In Karlsruhe sollte niemand seiner Religion wegen benachteiligt werden, jedenfalls nicht, soweit diese Religion im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation verbreitet sei. Einflüsse aus vieler Herren Länder haben die Stadt bis heute nachhaltig geprägt, nicht zuletzt aus dem nahen Frankreich. Diesen „Impulsen von außen“ gingen und gehen Studierende des Studiengangs Architektur der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft seit 2015 nach.

Ergebnisse dieser Studien werden auf der Tagung präsentiert. Nicht zuletzt war dies Anlass, die Tagung in Karlsruhe und Straßburg abzuhalten.

„Grenzen und Nachbarschaften, Wanderungen und Begegnungen“ – natürlich ist eine grenznahe Region wie diese am Oberrhein prädestiniert dafür, hier gemeinsam nachzudenken über ein solches Thema.

Auf Schritt und Tritt begegnen uns hier in Karlsruhe und dann in Straßburger Bauten und andere Erinnerungen an Ereignisse, die von grenzüberschreitender Kultur zeugen: Das ehemalige Residenzschloss, Ausgangspunkt der Karlsruher Stadtanlage ist geprägt vom Versailler Vorbild, ebenso die Stadtanlage. Das 1989 im Äußeren rekonstruierte Schloss Gottesaue hat der Straßburger Baumeister Schoch Ende des 16. Jahrhunderts erbaut. Seine erste Zerstörung erlebte es 1689 durch französische Truppen.

Nur ein paar hundert Meter sind es von der Hochschule bis zu den Ende des 19. Jahrhunderts errichteten Kasernenbauten – eine heißt bis heute die „Franzosenkaserne“, weil französische Soldaten bis in die 1990er Jahre hier stationiert waren.

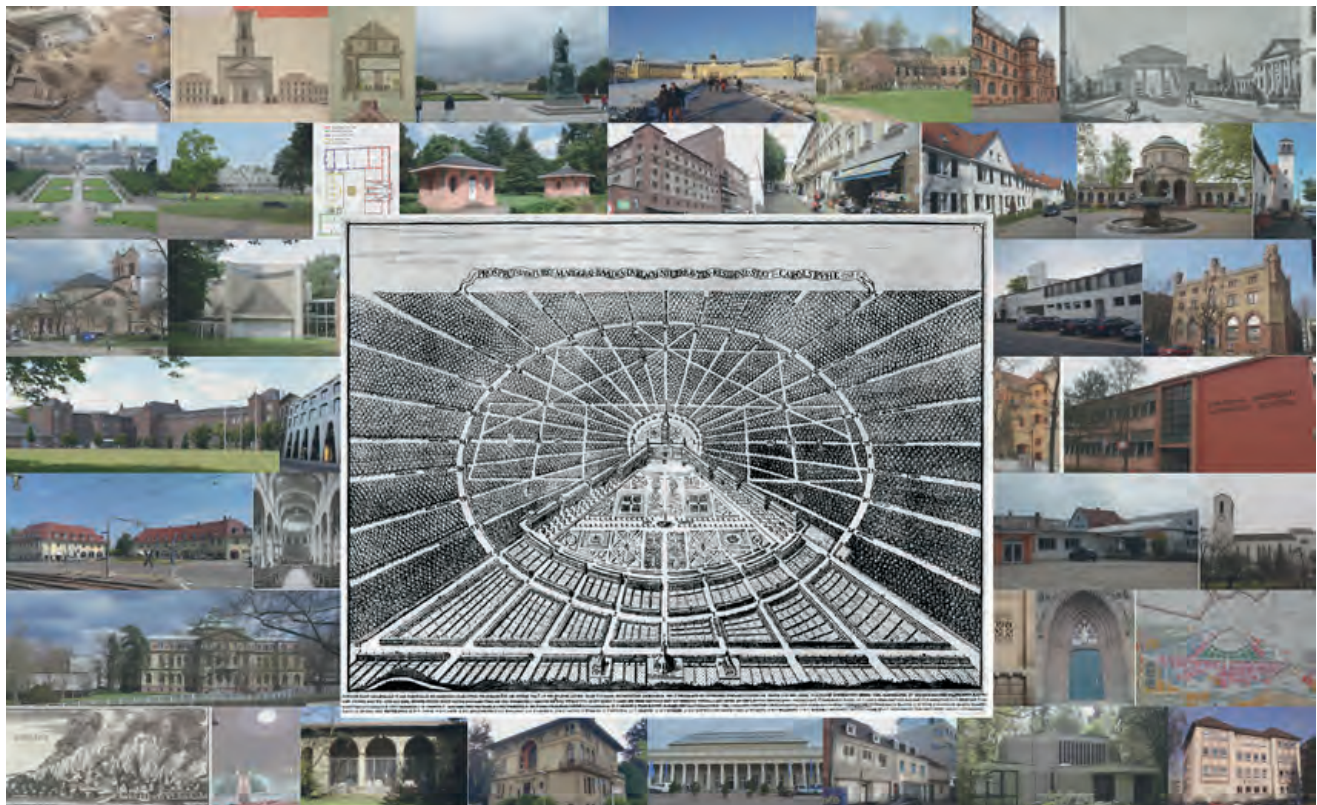
Wesentlich geprägt ist der Karlsruher Marktplatz durch die Impulse, die auf seinen Architekten Weinbrenner bei dessen Italienaufenthalt Ende des 18. Jahrhunderts einwirkten: Die Anlehnung an die Konzeption eines römischen Forums ist unverkennbar. In der evangelischen Stadtkirche, die im Äußeren der Idee des römischen Podiumtempels folgt, findet sich eines der jüngeren Beispiele der Nachbarschaft zum Elsaß: Anfang dieses Jahrhunderts schuf dort der Elsässer Orgelbauer Remy Mahler eine Chororgel. Ihr Klang wird uns das Thema auch musikalisch nahebringen.

Von Karlsruhe gingen ebenso Impulse in das Elsaß aus: So sei an den Karlsruher Professor Karl Schäfer erinnert, der die Kirche Jung St. Peter in Straßburg neugotisch überformt hat.

Am Samstag werden wir die Möglichkeit haben, diese Kirche und andere Bauten, die aus der Zeit des deutschen „Reichslandes“ Elsaß stammen, zu besichtigen. In Straßburg ist die Beschäftigung mit Architektur und Städtebau dieser Zeit – namentlich mit der Straßburger Neustadt – derzeit ein wichtiges Thema, bis hin zur Überlegung, ob diese Stadterweiterung nicht Welterbe der UNESCO sein müsste.

Die Arbeitsgruppe „Migration und Erbe“ des deutschen Nationalkomitees von ICOMOS hat die Tagung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe SAGE der Universität Straßburg und der Fakultät Architektur und Bauwesen der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft gemeinsam vorbereitet.

Wir haben Referenten zu Beispielen aus den verschiedenen Grenzregionen gebeten: So werden grenzüberschreitende Themen aus belgisch/niederländischer, deutsch/niederländischer, deutsch/dänischer, deutsch/polnischer und eben deutsch/französischer Nachbarschaft behandelt werden.



IMPULSE VON AUSSEN – 300 JAHRE STADTENTWICKLUNG IN KARLSRUHE

Ergebnisse des Projektes im Studiengang Architektur, Hochschule Karlsruhe, Sommersemester 2015, Bachelor 02

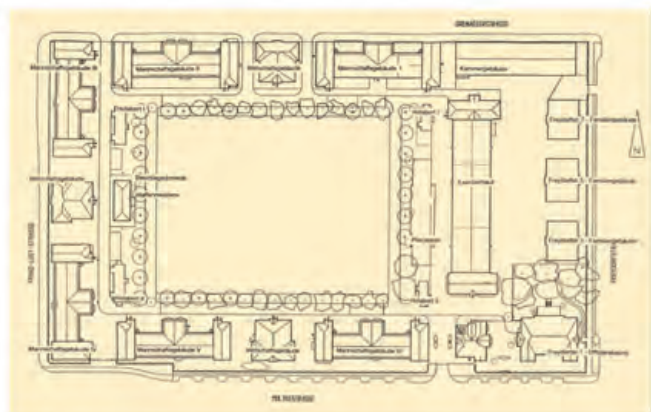


linke Seite: Denkmal des Regiments für die im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 Gefallenen (Foto: Landesarchiv Baden-Württemberg)

oben: Blick vom Hof (Exerzierplatz) Richtung Nordwest (Foto: PBe, 2013)

links unten: Postkarte der Französischen Armee (Autor unbekannt)

rechts unten: Lageplan (Landesdenkmalamt)



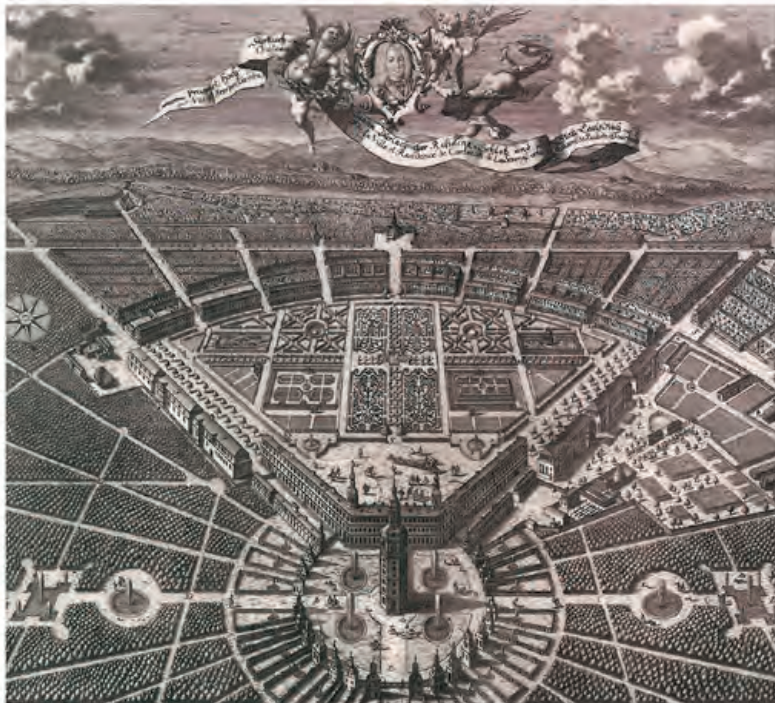
04 Schlossgarten

Standort Schloßplatz
 Baujahr Seit 1715
 Architekt Christian Thran
 (Ursprüngliche Anlage)

Schlossgarten

Seit 1715 wurde die barocke Schlossanlage nach dem Vorbild von Versailles im französischen Stil errichtet. Auf der Stadtseite des Schlosses ließ der botanikbegeisterte Markgraf Karl Wilhelm in einem Lustgarten über 6000 verschieden Tulpensorten ziehen, für die er sich seit seinen Reisen nach Holland begeistert hatte. Die ebenfalls streng geometrisch gestalteten Gartenanlagen auf der Rückseite des Schlosses wurden durch die vom Schloßturmaus strahlen- bzw. sternförmig in den Hardtwald führenden Alleen erweitert. Im östlichen Teil des Schlossparks befand sich der Fasanengarten, das Hofjagdrevier des Markgrafen. 1765 entstand dort das Fasanenschlösschen zur Aufzucht und Versorgung der Tiere nach einer Planung Friedrich Albrecht von Kesslau.

Ab Mitte des 18. Jahrhunderts führte der Enkel des Stadtgründers Karl Friedrich gemäß der Mode chinesische Details in den Schlosspark ein. Jeder größere Park in Deutschland und Frankreich, der zur dieser Zeit von Bedeutung war, wurde mit



2



linke Seite: Vogelschau auf Karlsruhe 1734 (Christian Thran)

Norden ist unten, in der Mitte der vordere Schloßgarten, im Hintergrund die Stadtanlage.

rechts oben: Karte der Schlossanlage

links unten: Fasanenschlösschen von v. Kesslau

rechts unten: chinesische Teehäuschen im Fasanengarten



Pavillons, Teehäuschen, Grotten und kleinen Wasserläufen bereichert. Dabei wurden oft die auffälligen Züge der chinesischen Architektur mit der einheimischen Bauweise kombiniert.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde der Schlosspark zeitweise auch für Bürger geöffnet, als die Mode des Spazierengehens aufkam. In dieser Zeit, ab 1787, setzte sich auch der englische Gartenstil durch. Der streng geometrische französische Stil entsprach nicht mehr dem Zeitgeist. In der Zeit der Dichter, Maler, Philosophen und Ästhetiker wurde das Naturgefühl den Formen und Schranken gegenübergestellt und die freie Natur romantisiert. Dieses Ideal setzte der Hofgärtner Schweickardt, der mehrere Jahre als Gärtner in England tätig gewesen war, auf der Rückseite des Karlsruher Schlosses um. Die strengen Waldalleen wurden innerhalb des Gartens aufgehoben, eine lockere Landschaft mit See erschaffen.

1850 erlebte die Fasanerie mit mehreren tausend Tieren ihren Höhepunkt, womit

3

04 Schlossgarten



der Hof ein weitreichendes Ansehen erlangte. Später jedoch musste die Fasanenzucht aus Kostengründen aufgelöst werden; der Fasanengarten diente nun als Erholungsort für die großherzogliche Familie. Für die Öffentlichkeit jedoch wurde dieser Bereich mit dem Fasanenschlösschen, den chinesischen Teehäuschen nebenan und den zahlreichen exotischen Sträuchern und Pflanzen aus der englischen Gartenkunst erst ab 1918 zugänglich.

Während des zweiten Weltkrieges waren die Bürger durch die wirtschaftlichen Verhältnisse dazu gezwungen, sämtliche Grünflächen zum Gemüseanbau zu nutzen, so auch im hinteren Schlosspark – an Gartenkunst war in dieser Zeit nicht zu denken. Die Kriegsschäden in der Stadt und in allen Grünanlagen waren enorm, doch der Oberbürgermeister des Wiederaufbaus, Günther Klotz, sah damals Chancen für die Stadtentwicklung durch die Entwicklung des öffentlichen Grüns. Als passenden Einstieg zu diesem Projekt plante er eine Bundesgartenschau. Diese wurde 1962 für das Jahr 1967 mit dem Zentralverband des Deutschen Gartenbaus beschlossen.

Einbezogen in die Gartenschau wurden sämtliche Grünflächen Karlsruhes wie auch der Stadt- und der Schlossgarten. Transparenz und Leichtigkeit wurden hier zum Leitmotiv und sollten im Gegensatz zum historischen Bestand stehen. Im Schlossgarten wurden viele Einrichtungen nur für diesen einen Sommer gezeigt. Besonders beliebt war das moderne Café am See und die zahlreichen Blumenbepflanzungen und Wasserspiele. Auch das „Schlossgartenbähnle“ wurde anlässlich der Feierlichkeiten des Jahres in Betrieb genommen. Ebenso wurde der Schlossplatz völlig umgestaltet. Mit dem Bau der Tiefgarage wurde der mittlere Bereich südlich des Schlosses abgesenkt, was die Wirkung des Schlosses verstärkt. In dem vertieften Bereich waren zwei durchgehende Rasenflächen mit fünf quadratischen Wasserflächen auf dem Mittelweg angelegt. Insgesamt lockte die Bundesgartenschau 6,4 Millionen Besucher nach Karlsruhe und war damit ein großer Erfolg.

4

Der genannte Bereich wurde zum 300jährigen Stadtjubiläum erneut umgestaltet. Zum Jubiläum wurde auf der großen Schlossgartenwiese temporär der Festivalpavillon von J. Mayer H. errichtet.

linke Seite oben: Der vordere Schlossgarten vor 2014.

linke Seite unten: Der vordere Schlossgarten nach der Umgestaltung im Jahr 2014

links unten: Pavillon im Schloßpark 2015 von J. Mayer H.

rechts: Der Schlossgartensee in der Fassung von 1967, im Hintergrund der Schlossturm.



5

54 Die Karlsruher Grenadierkaserne

Standort Moltkestraße 66–74
 Baujahr 1893–1897
 Architekt Preußische Militärbauverwaltung
 (Architekt Jannasch)

Die Kaserne wurde in den Jahren 1893 bis 1897 nach Plänen des Garnisons-Baubeamten Jannasch und der Bauleitung der königlichen Regierungs-Baumeister Buschshagen und Kaiser errichtet.

Sie war der Sitz des 1. Badischen Leib-Grenadier-Regiments. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs lag Karlsruhe in der entmilitarisierten Zone und das Regiment wurde aufgelöst. Das Kasernengelände wurde zum Gewerbegebiet. Nach Besetzung der entmilitarisierten Zone durch die Reichswehr quartierte sich 1936 wieder das Infanterieregiment 109 unter nationalsozialistischem Oberkommando in der Kaserne ein. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurden die Militärgebäude für einige Jahre zur provisorischen Unterkunft für Heimatvertriebene. Erst 1952, nach Aufhebung der starren Militärzonenteilung, bezog die französische Armee die Grenadierkaserne und nannte sie „Quartier General Pagezy“, die bei Karlsruhern noch heute als „Franzosenkaserne“ bekannt ist. Dort war die 581-te „Compagnie de transport du Train“, die 535 GT und die

Groupe de Transport de Réserve Générale stationiert. Mit dem Ende des Kalten Krieges ging das Kasernengelände an das Land Baden-Württemberg und die Stadt Karlsruhe über.

Nach dem 1991 erfolgten Abzug der französischen Armee sind hier Behörden, wie zum Beispiel die Außenstelle des Landesdenkmalamtes in Karlsruhe untergebracht. Das Grundstück der Kaserne ist etwa fünf Hektar groß. In Grund- und Aufriss folgten die Gebäude der Grenadierkaserne preußischen und österreichischen Vorbildern, wenn gleich man in der Verwendung von rotem und gelbem Sandstein regionalen Traditionen Rechnung trug. Die Gebäude gruppieren sich um einen großen zentralen Exerzierplatz. Auf drei Seiten stehen sechs große Mannschaftsgebäude, die jeweils zwei Kompanien aufnehmen konnten. Zwischen den Mannschaftshäusern wurden Wirtschaftsgebäude eingestellt.

Als Sachgesamtheit ist die Kasernenanlage ein Kulturdenkmal aus baukünstlerischen, wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen. Neben den 16 erhaltenen

Gebäuden und dem Gefallenenendenkmal sind auch die Freiflächen und historischen Umfriedungsmauern Gegenstand des Denkmalschutzes.



Probeseiten aus der studentischen Arbeit „Impulse von außen“ – auf die Stadtentwicklung in Karlsruhe, Christoph Schwarzkopf u. a.

Christoph Schwarzkopf, Dipl.-Ing., bis 1989 Architekturstudium an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, 1990 bis 1994 Referent im Landesamt für Denkmalpflege Thüringen, 1995 bis 2008 eigenes Architekturbüro in Erfurt, 2002 bis 2008 Referent im Landesdenkmalamt Baden-Württemberg (Teilzeit), zuständig u. a. für Stadt Karlsruhe, seit 2002 Lehrbeauftragter für Baugeschichte und Denkmalpflege an der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft, Studiengang Architektur, seit 2008 Referent im Denkmalschutzamt Hamburg, wohnhaft in Karlsruhe und Hamburg.

Christoph Schwarzkopf, Dipl.-Ing., études d'architecture à la Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar jusqu'en 1989, chargé de cours au Landesamt für Denkmalpflege Thüringen de 1990 à 1994, 1995 à 2008 propre bureau d'architecture à Erfurt, 2002 à 2008 chargé de cours au Landesdenkmalamt Baden-Württemberg (temps partiel), chargé notamment à Karlsruhe, depuis 2002 professeur d'histoire du bâtiment et de conservation des monuments à la Haute école spécialisée de Karlsruhe pour la technique et l'économie, filière architecture, depuis 2008 professeur à l'Office pour la protection des monuments historiques de Hamburg, vivant à Karlsruhe et Hamburg.

1.

**Deutsch-polnische Perspektiven
Perspectives germano-polonaises**

Ein Brückenbaumuseum im Oderbruch.

Die Eisenbahnbrücke von Neurüdnitz als Beispiel der Auseinandersetzung zwischen Ost und West im 20. Jahrhundert

Heike Eva Schlasse, Berlin

Der Wunsch nach einer sicheren Oderüberquerung

Im östlichen Land Brandenburg, an der Grenze zu Polen, befindet sich das fruchtbare Oderbruch, das historisch auch als der „Gemüsegarten Berlins“ bezeichnet wurde. Die umfassende Melioration im 18. Jahrhundert machte aus dem ursprünglichen Sumpfland, das einem ständigen Wechsel von Überflutung und Austrocknung unterlegen und von Fischern besiedelt war, ein überaus fruchtbares Gebiet. Aus Fischern wurden Landwirte und Viehzüchter, die es mitunter sehr schwer hatten, ihre durch die Flussumbettung jenseits liegenden Felder und Weiden zu erreichen. Denn die aufgrund einer königlichen „Cabinetts-Ordre“ „bei Wutzen und Zäckerick [...] auf Staatskosten und auf ewige Zeiten“ errichteten Holzbrücken hielten dem starken Eisgang der Oder nur wenige Jahre stand. Die sie ersetzenden Fährverbindungen wurden ein bis zum Ende des 19. Jahrhunderts dauerndes Provisorium, das witterungsbedingt störungsanfällig blieb.¹

Das dünn besiedelte und kaum industrialisierte Gebiet des Oderbruchs war landwirtschaftlich von enormer Bedeutung. Der traditionelle Handels- und Umschlagplatz für landwirtschaftliche Produkte, für Nutztiere und andere Waren lag in Wriezen. 1866 erhielt die Stadt einen Eisenbahnanschluss nach Berlin, 1877 nach Frankfurt (Oder).² Doch Wriezen lag seit der Melioration im Landesinneren, rund 15 Kilometer vom begrädeten Fluss entfernt. Eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Oderbruch und dem Gebiet um Königsberg/Neumark (Choina) wurde dringend benötigt, doch die Bemühungen des Landkreises, die Verlegung der Eisenbahnstrecke auch über den Fluss hinweg zu beschleunigen, schlugen lange fehl. Erst 1886 wurde eine gesetzliche Grundlage geschaffen, auf der „die von den Provinzialbehörden warm befürwortete Anlage einer Meliorationsbahn von Wriezen nach Jädickendorf“ realisiert werden konnte.³

Die Eisenbahnlinie Wriezen – Jädickendorf

Weitere sechs Jahre später, im Dezember 1892, wurde die Eisenbahnverbindung vom Wriezen über den Fluss ins 34 km entfernte Jädickendorf, heute Godków, eröffnet. Damit war die direkte Verbindung zwischen dem Oderbruch und der Neumark möglich. Fünf Jahre später konnte man auf

ausgebauter Strecke sogar bis Königsberg/Neumark (heute Chojna) fahren, bis 1903 wurde die Strecke sukzessive bis Berlin hinein verlängert.⁴ (Abb. 1 und Abb. 2)

Die Linie Berlin – Königsberg/Neumark wurde zunehmend stärker frequentiert. Neben der steigenden zivilen Nutzung galt es auch, militärische Bedürfnisse zu berücksichtigen. Immerhin lagen an dieser nur 100 km langen Strecke durch dünn besiedeltes Gebiet zwei Flugplätze, Kreuzungseisenbahnen für Militärzüge, eine Rüstungsgüterfabrik usw.⁵

Der Bau der ersten Eisenbahnbrücke zwischen Neurüdnitz und Zäckerick (heute Siekierki) begann im Frühjahr 1890. Es handelte sich um eine Brücke mit vier Widerlagern, denn es galt, nicht nur den Strom, sondern auch das östlich davon liegende Flutgelände zu überspannen. Strombrücke und Vorflutbrücke sind beide jeweils rund 330 Meter lang, dazwischen erstreckt sich ein etwa 115 Meter langer Zwischendamm, auf dem die Gleise ebenerdig laufen. (Abb. 3)

Mit aufgemauerten Widerlagern und Pfeilern aus gelbem Klinker und schwarzem Basalt, vor allem durch die filigranen Halbparabelträger, muss die Brücke einen eleganten Eindruck gemacht haben. Die Brückenelemente hatten eine Spannweite von 34 Metern; im schiffbaren Bereich setzte man einen 61 Meter langen Überbau ein. (Abb. 4, Abb. 5 und Abb. 6) In einem ufernahen Pfeiler wurden auf Verlangen des Kriegsministeriums Minenkammern eingerichtet, in denen Sprengmunitionen und mehrere hundert Sprengkörper vorzuhalten waren. Dies hatte 1945 fatale Folgen.

Die Brücke konnte planmäßig 1892 dem Verkehr übergeben werden. Die Nutzungsbedarfe waren enorm, schließlich diente sie auch dem Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr. Eine starke Reglementierung der kostenpflichtigen Brückennutzung innerhalb der engen Zugtakte kennzeichnete diese von Beginn an nicht konfliktfreie „Mischnutzung“ der Brücke.

Baumängel, gestiegene Verkehrslasten und dichtere Zugfolge führten schon in den ersten Betriebsjahren zu Reparaturen und Materialverstärkungen. Sogar die Erhöhung der Gleise um bis zu 1,6 Meter war notwendig, um den Belangen des Schiffsverkehrs nachzukommen. Doch all diese Maßnahmen waren letztlich nicht von Dauer, zudem hatte der Straßenverkehr derart zugenommen, dass man 1928 die Brücke für Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr sogar schließen wollte. Kurzum – die Zeit war reif für eine neue Brücke.

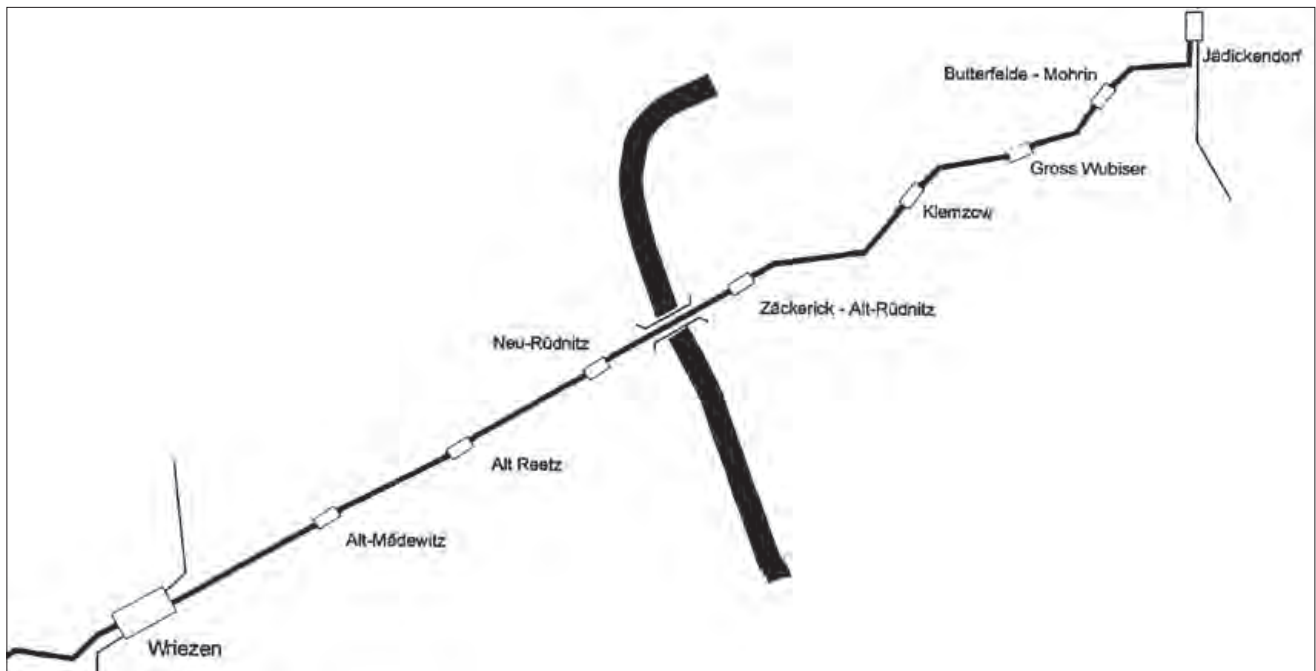


Abb. 1: Streckenverlauf der Wriezener Bahn zwischen Wriezen und Jädickendorf, © Regling, 1998

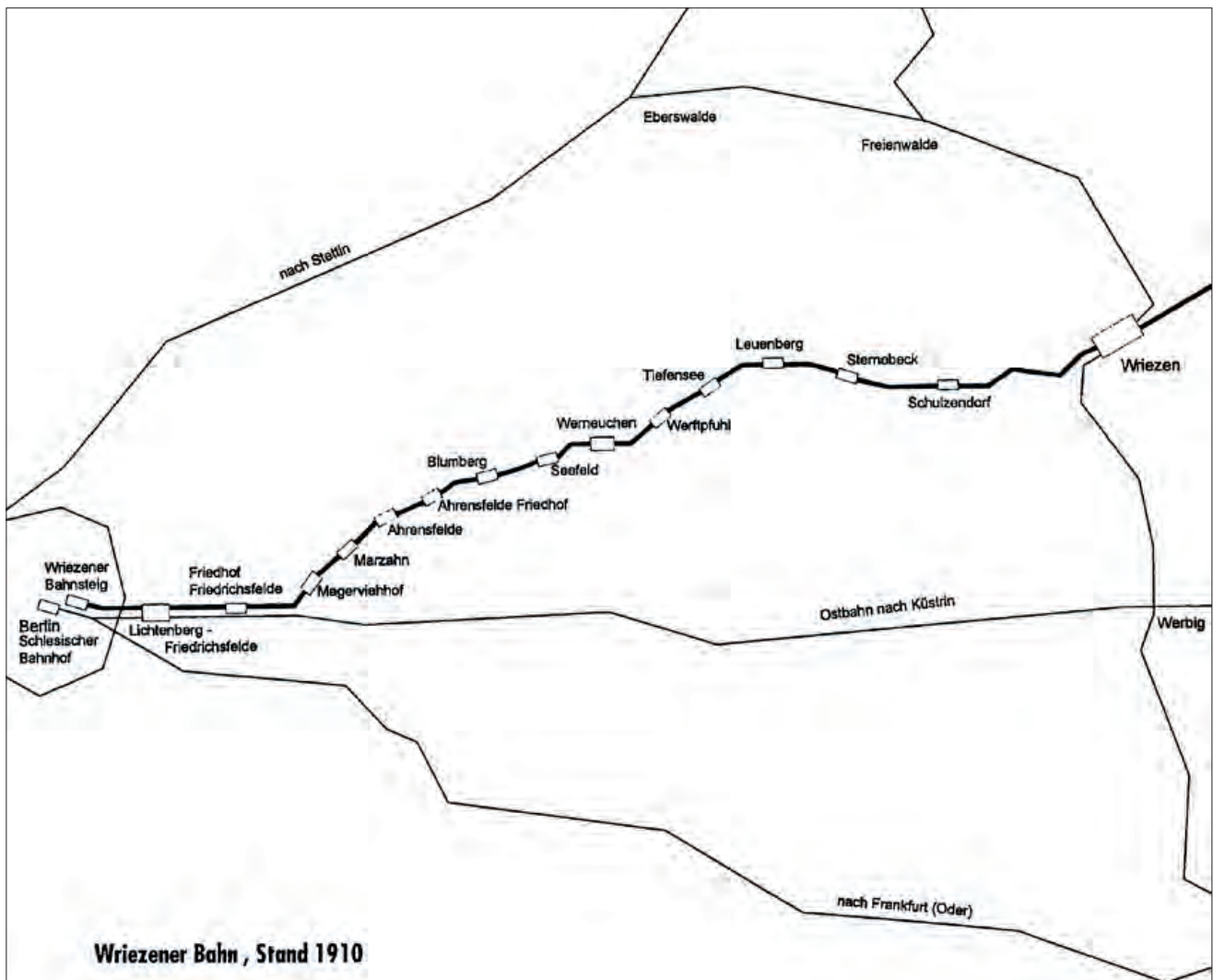


Abb. 2: Streckenerweiterung bis Berlin ab 1903, © Regling, 1998

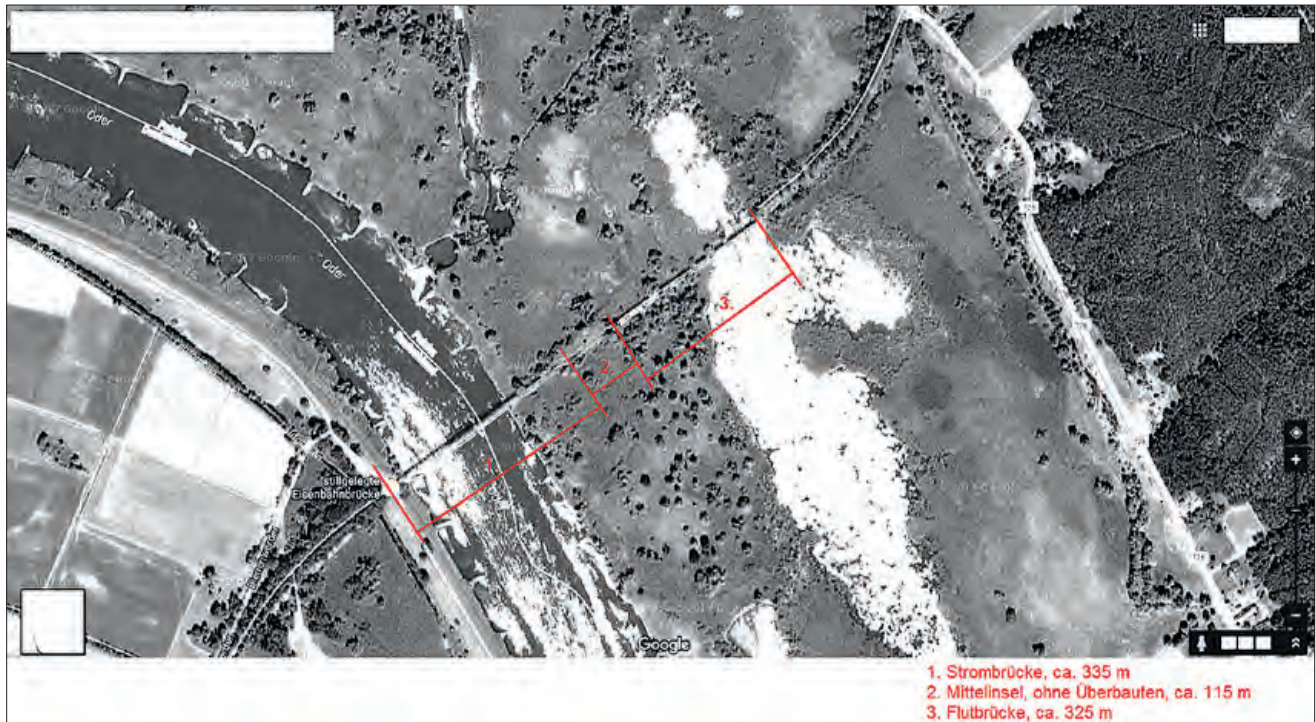


Abb. 3: Lokalisation der beiden Brückenzüge im Gelände, © eigene Darstellung unter Verwendung einer interaktiven Karte von google-Maps, 2017

Neue Brücke nach neuester Technik

Innerhalb von nur 16 Monaten wurde eine neue Brücke errichtet und Ende 1930 für den ausschließlichen Eisenbahnverkehr freigegeben. Die erste Brücke direkt daneben, mit nur 38 Betriebsjahren bereits zum „alten Eisen“ gehörend, diente fortan nur noch dem Fußgänger- und Straßenverkehr.⁶ (Abb. 7)

An den Bau- und Konstruktionsarbeiten der neuen Brücke waren so namhafte Firmen wie Philipp Holzmann und die Eisenhütte Huta aus Stettin, Beuchelt & Co. aus Berlin usw. beteiligt. Die Überbauten wurden nach neuesten statischen Berechnungen materialsparend konstruiert. Die parallelgurtigen, trapezförmigen Fachwerkträger hatten im Vorflut- und östlichen Strombereich eine Länge von 36,5 Metern, im schiffbaren Strombereich wurden zwei Überbauten von 64 bzw. 128 Metern eingesetzt. Mit einer Höhe von 16 Metern und einem Gewicht von mehr als 800 Tonnen war der längste freitragende Überbau ein wirklicher Blickpunkt. Seine Endmontage, bei der ein Lautsprecher zum Einsatz kam, wurde öffentlichkeitswirksam zelebriert.⁷ (Abb. 8 und Abb. 9)

Die elegante, nur 40 Jahre alte Straßenbrücke mit ihren elegant geschwungenen, anthrazitfarbenen Bögen gehörte nun auch optisch einem vergangenen Zeitalter an. Die neue, Ende 1930 eröffnete Brücke bildete mit ihrem Anstrich in „einem dunklen Tomaten-Rot“ einen eindrucklichen Kontrast dazu. Diese aggressive Farbgebung und das streng gegliederte Fachwerk der Überbauten unterstrichen die Mo-

dernität des neuen Brückenzugs. Die rote Farbe signalisierte Kraft, Energie, Schnelligkeit – Attribute, die die Eisenbahn als das Transportmittel der Zeit in sich vereinigte. Für wenige Jahre „brummte“ der Verkehr auf der Brücke, bis zu sechs Zugpaare fuhren die Strecke täglich. (Abb. 10)

Kriegszerstörung 1945

Doch schon ab 1941 wurden die täglichen zivilen Verbindungen reduziert, die Strecke sogar zur „Nebenbahn“ herabgestuft. Gleichzeitig nahm der Militärverkehr zu, denn „zur Entlastung der Ostbahn [fuhren] nach Bedarf Militärtransporte und Lazarettzüge“. Noch bis April 1945 gab es Munitionstransporte bis nach Neurüdnitz, auf deren Rückfahrten Menschen aus den mittlerweile umkämpften Gebieten evakuiert wurden. Ein letzter Räumungszug fuhr die Strecke am 16. April 1945 und führte einen Schienenvolw mit, der die Gleise über viele Kilometer unbrauchbar machte. Beide Brücken waren zu diesem Zeitpunkt bereits zerstört, denn ein Tiefflieger hatte die bereits erwähnte Sprengkammer der Straßenbrücke wohl unbeabsichtigt getroffen. Die 64 und 128 Meter langen Überbauten der Eisenbahnbrücke stürzten in den Fluss. Die Straßenbrücke wurde noch im April 1945 gesprengt, an sie erinnern heute nur noch klägliche, „herrenlose“ Pfeilerreste im Fluss und auf der Mittelinsel.⁸

Die Zerstörung beider Brückenbauwerke durchbrach eine Verkehrsachse, um deren Errichtung nur wenige Jahr-



Abb. 4: „Eisenbahnbrücke über die Oder bei Alt-Rüdnitz im Zuge der Eisenbahnlinie Wriezen – Jüdickendorf“, Ansicht vom westlichen Oderufer, vermutlich 1892, © Technische Universität Berlin Architekturmuseum



Abb. 5: „Eisenbahnbrücke über die Oder bei Alt-Rüdnitz im Zuge der Eisenbahnlinie Wriezen – Jüdickendorf“, Ansicht vom westlichen Oderufer, vermutlich 1892, © Technische Universität Berlin Architekturmuseum



Abb. 6: Widerlager der Brücke von 1892 auf der polnischen Seite, Aufnahme 16. April 2017, © Schlasse

zehnte zuvor lange gerungen worden war. Die Verbindung Wriezen – Jädickendorf war keine Prestigelinie, wie beispielsweise die Ostbahn, und in ihrer wirtschaftlichen Dimension kam sie an die Bedeutungen anderer Verbindungen, wie beispielsweise nach Breslau, nicht heran. Aber sie verband das Oderbruch mit der Neumark, führte über eine Kreisgrenze hinweg und diente – neben militärischen Zwecken – dem Personenverkehr und dem kleingewerblichen Austausch. Beide Brücken ermöglichten eine zeitgemäße Mobilität und gaben Impulse für eine wirtschaftliche Entwicklung in der ländlich geprägten Region von Oderbruch und Neumark.

Mit der Neuordnung Europas 1945 wurde Preußen und damit die Provinz Brandenburg aufgelöst und ging in den Ländern Brandenburg und Berlin sowie – der neumärkische Teil – den polnischen Woiwodschaften Lebus und Westpommern auf. Bis dahin war die Güter- und Feldbewirtschaftung über die Oder hinweg eine Selbstverständlichkeit, nun wurden die historisch gewachsenen Wirtschafts-, Lebens- und Kulturräume jäh zerschnitten. Ein Landstrich, der Neuansiedlungen durchaus gewöhnt war, wie das Beispiel der „Peuplierung“ des Oderbruchs im 18. Jahrhundert beweist, erlebte nun Vertreibungen und Umsiedlungen ungeahnten Ausmaßes. In der nicht auslebbaren Trauer um den Verlust der Heimat blieb die zerstörte Brücke zwischen dem deutschen Neurüdnitz und dem polnischen Siekierki höchstens ein Symbol.

Wiederaufbau der Strecke und der Brücke

Bis zum Sommer 1947 stellte man die Strecke zwischen Berlin und Wriezen unter äußerst schwierigen Bedingungen wieder her – im März 1947 war es hier zum schwersten Hochwasser des 20. Jahrhunderts gekommen. Bis Ende 1957 wurden die Gleise auch bis zur Oderbrücke hin verlängert. Doch für den zivilen Verkehr ging es nur bis Neurüdnitz und das auch nur für 25 Jahre. 1982 wurde die Strecke auf deutscher Seite komplett eingestellt – 90 Jahre nach ihrer Eröffnung.⁹ Auf polnischer Seite wurde die Verbindung von der PKP, der polnischen Staatsbahn, bis in die 1990er Jahre hinein betrieben.

Eine zivile Verbindung über die Oder war nach 1945 an dieser Stelle nicht mehr möglich. Gleichwohl gab es Anfang der 1950er Jahre erste Überlegungen zum Wiederaufbau, obwohl die materiellen Voraussetzungen bei der Deutschen Reichsbahn dafür nicht gegeben waren. Offiziell kam der Impuls zum Wiederaufbau von polnischer Seite im Rahmen von deutsch-polnischen Eisenbahnverhandlungen in Warschau: „Bei den Warschauer Verhandlungen im August 1952 traten die polnischen Freunde mit dem Vorschlag heraus, die Oderbrücke Neurüdnitz wieder herzustellen.“ Sehr wahrscheinlich ist, dass die polnischen Eisenbahner als verlängerter Arm der sowjetischen Militärverwaltung agierten. Schließlich – hier sei ein Vorgriff gestattet – konnte

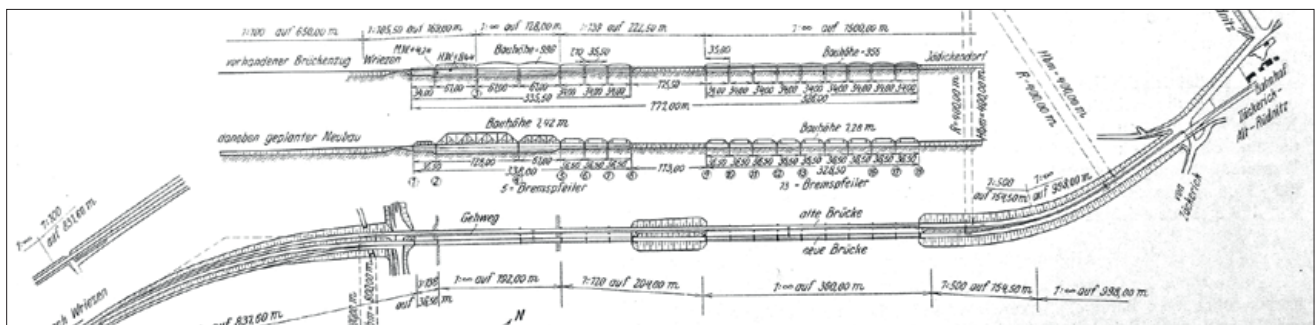


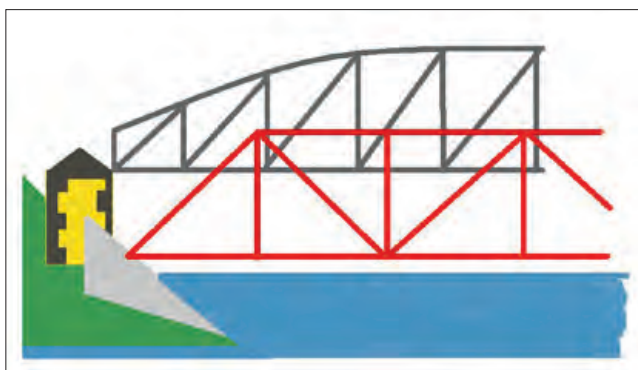
Abb. 7: Anlage beider Brücken im Gelände, Bauplanung vermutlich 1929, © Köhler/Kober, 1931, S. 643



Abb. 8: Montage der Überbauten, © Köhler/Kober, 1932, S. 646f.



Abb. 9: Ansicht des fertig gestellten Brückenzugs vom westlichen Oderufer aus gesehen,
© Köhler/Kober, 1932, S. 646f.



△ Abb. 11: Herrenlose Pfeiler der Straßenbrücke von 1892, Aufnahme vom 27. Juni 20127, © Schlasse

◁ Abb. 10: Farbschema der Brücken und 1982 und 1930, © Schlasse

die wiederaufgebaute Brücke nie wieder zivil genutzt werden.

Während die Schäden am polnischen Teil der Brücke im Vorflutbereich recht einfach behoben werden konnten, war der deutsche Teil der Brücke (Strombrücke) aufgrund der beiden eingestürzten Segmente unpassierbar. Nicht nur die Rekonstruktion war schwierig, schon allein die Bestandsaufnahme war langwierig und ohne Kooperation mit polnischen Partnern nicht zu bewerkstelligen – schließlich verlief die Staatsgrenze in der Mitte des Stroms.

Eine erste Schadensaufnahme erfolgte im September 1952; wunderschöne Arbeitsskizzen sind im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde überliefert. (Abb. 12 und Abb. 13)

Die beiden längsten Überbauten, 64 und 128 Meter lang, waren komplett zerstört und lagen teilweise unterhalb der Flusssohle. Sie mussten zunächst geborgen werden. An ihrer Stelle wurden nun Brückenelemente eingebaut, die an anderen Orten überflüssig geworden waren, weil aufgrund

der Reparationsleistungen viele Strecken in der Sowjetischen Besatzungszone nur noch eingleisig genutzt werden konnten. Gemäß den Planungsunterlagen kamen die Ersatzüberbauten aus Artern (Thüringen), aus dem Großraum Leipzig (Sachsen), aus Frankfurt (Oder) und Berlin. Sie mussten teilweise sehr aufwendig angepasst und gekürzt werden. Die Wiederherstellung der Brücke unter Einsatz kürzerer Überbauten machte auch die Neugründung bzw. Reparatur von Pfeilern notwendig, was sich aufgrund der Materialsituation als äußerst langwierig und kompliziert erwies.

Alle Maßnahmen zum Wiederaufbau der Brücke erfolgten unter finanziell und materiell klammen Verhältnissen. Auch die Zusammenarbeit zwischen deutschen und polnischen Behörden lief nicht immer reibungslos. Zwischenzeitlich erklärten das „Arbeitsschutzamt und die zuständige Gewerkschaft [...] die Baustelle sogar „zum Notstand“. Erst 1956 konnte die zuständige Bahnmeisterei in Wriezen

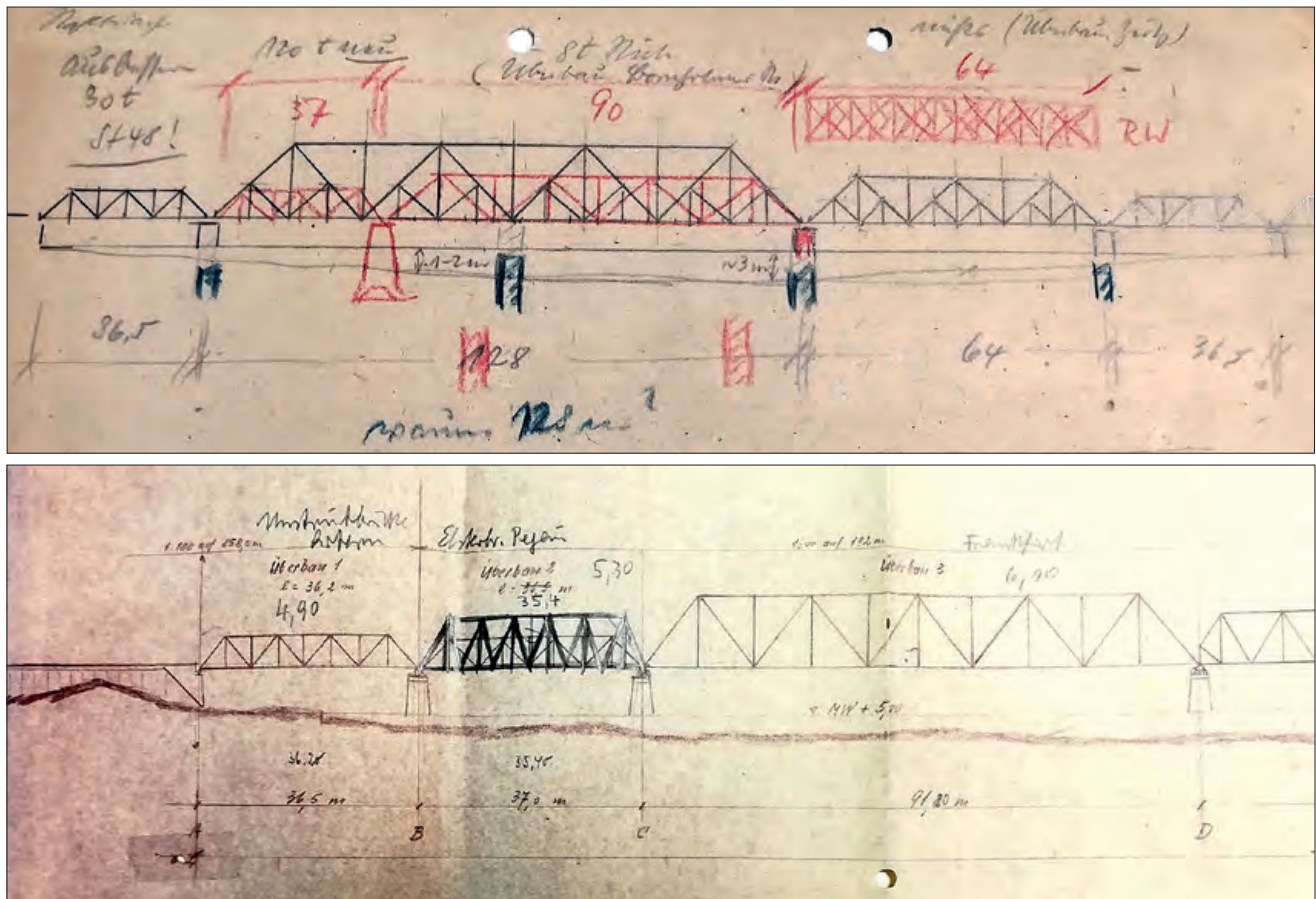


Abb. 12 und 13: Arbeitsskizzen zum Wiederaufbau von Reichsbahnhaupttrat Koepp, 1952, © Barch, DM 1/3211

das „Rest-Übergabeprotokoll“ unterzeichnen. Die Kosten des Wiederaufbaus betrugen knapp 3 Mio. Deutsche Mark.¹⁰

Vorhaltung für den militärischen Konfliktfall

1957 war die Brücke wieder befahrbar, eine zivile Überquerung der Brücke war jedoch nach wie vor ausgeschlossen. Stattdessen sollte die Strecke im militärischen Krisenfall als Nachschublinie Richtung Westen genutzt werden. Dazu wurden die Endbahnhöfe der Strecke technisch aufgerüstet und die Brücke im Jahresturnus zu Kontrollzwecken von bewachten Zügen überquert. Belege dafür liegen bis einschließlich 1980 vor. Ob danach, möglicherweise durch die Verhängung des Kriegsrechts in Polen, auf weitere militärische Kooperationen verzichtet wurde, kann an dieser Stelle nur vermutet werden.

Brücke und Deich wurden von den Grenzbehörden der DDR und der Volksrepublik Polen bewacht, die ihre Unterkünfte direkt auf dem Deich bzw. auf der polnischen Mittelinsel hatten. Während das deutsche „Grenzerhäuschen“ im Zuge der Deichsanierung der 2000er Jahre abgerissen wurde, ist das polnische Pendant auf der Mittelinsel zumindest noch in seiner Kubatur erkennbar. (Abb. 14)

Der Zugang zur Brücke war mit Zäunen versperrt. Lediglich für die turnusmäßig stattfindenden Brückenprüfungen konnte die Brücke von Eisenbahnern betreten werden. Eine Auswertung von Prüfprotokollen lässt jedoch den Schluss zu, dass die Erhaltungsmaßnahmen an der Brücke eher deklariert als faktisch umgesetzt wurden, immer wieder werden die Schadensbilder jährlich fortgeschrieben. Dringenden Anforderungen zur Behebung von Bagatellschäden und Sicherheitsmängeln wurde offenbar nicht nachgekommen. Der letzte Anstrich der Überbauten erfolgte Ende der 1970er Jahre.

Neuere Untersuchungen gehen übrigens davon aus, dass die Brücke der offiziellen „Charakteristik der Militäreisenbahnlinien“ de facto gar nicht entsprach, ja – mangels Belastbarkeit und Größe sogar einen „besonderen Gefahrenpunkt auf den Militäreisenbahnlinien“ darstellte.¹¹

Um im militärischen Konfliktfall den Flussübergang trotzdem zu gewährleisten zu können, wurde unter schier unglaublichem materiellen und finanziellen Aufwand Ende der 1970er Jahre eine Brückendublierung errichtet. Dazu wurde der Deich aufgeschnitten und ein 1.200 m langer Gleisdamm zur Umfahrung der Brücke errichtet. Die eindeutige Zielvorgabe lag „ausschließlich in der Erhöhung der Verteidigungsbereitschaft unserer Republik“. Die Überquerung der Brücke mit Pontonelementen wurde in einem großen Manöver einmalig getestet.¹²



Abb. 14: „Grenzerhäuschen“ auf der polnischen Mittelinsel, Aufnahme vom 27. Juni 2017, © Schlasse



Abb. 15: „Objekt 83“: Umfahrgleise und Deichscharte, ca. 1998, © Regling, 1998, unter Verwendung einer Aufnahme von Lothar Mayer

Heute ist der Deich repariert, doch die Deichscharte ist bis heute an der dünneren Grasnarbe sichtbar. (Abb. 15 und Abb. 16) 1990 ging die Strombrücke ins Eigentum der Deutschen Bahn AG über, während der polnische Brückenteil weiterhin dem polnischen Bahnunternehmen PKP gehört.

Verfall und Inwertsetzung

Die Eisenbahnbrücke von Neurüdnitz verbindet gleichzeitig mehrere historische Ebenen: Die Eröffnung der Strecke

Wriezen–Jädickendorf reicht in die preußische Zeit zurück, während der Brückenneubau 1930 in die Zeit der Weimarer Republik fällt. Nur vergleichsweise kurz, nämlich zwischen 1892 und 1945, konnte die Oder an dieser Stelle sicher überquert werden. Die Zerstörung beider Brücken markiert das Ende der nationalsozialistischen Kriegszeit und ihr Wiederaufbau – nun zwei Staaten eher trennend als verbindend – wird begleitet von der optimistischen Annahme eines sozialistischen Neubeginns. Mit ihrer Vorhaltung für den militärischen Konfliktfall wird jedoch letztlich nur eine kriegsähnliche Situation perpetuiert.

Heute verbindet die Brücke zwei demokratische Staaten, die sich als Partner im Sinne einer europäischen Verständigung und Annäherung verstehen. Das allein ist jedoch noch kein Garant für den Erhalt oder gar für eine Reaktivierung der Brücke, schon die Suche nach einer geeigneten Nutzungsalternative erwies sich als eher schwergängig. So war eine Wiederherstellung eines schienenengebundenen Regel- bzw. Tourismusverkehrs in den Jahren nach der Wende zumindest denkbar. Doch mit dem Schienenrückbau auf beiden Seiten ab etwa dem Jahr 2000 wurde diese Verkehrsart endgültig aufgegeben.

Mit dem Wegfall der regelmäßigen Grenzkontrollen nach 2007 verfällt das Gelände zusehends, die Vegetation nimmt sich ihren Raum. Die Sicherheitsauflagen werden auf beiden Seiten der Oder unterschiedlich stark verfolgt, Vandalismus und Diebstahl haben teilweise sogar Auswirkungen auf den



Abb. 16: Stelle wie Abb. 15, die verfüllte Deichscharte anhand der reduzierten Grasnarbe deutlich erkennbar; Aufnahme 27. Juni 2017, © Schlasse



Abb. 17: Toranlage auf deutscher Seite, Aufnahme 16. April 2017, © Schlasse



Abb. 18: Geöffnetes Tor auf polnischer Seite, Aufnahme 16. April 2017, © Schlasse

Schiffsverkehr. Weiterhin wird die Strombrücke regelmäßig durch die Eigentümerin (Deutsche Bahn AG) kontrolliert, nicht zuletzt auf Grundlage des 2008 verabschiedeten Deutsch-Polnischen Brückenstaatsvertrages. (Abb. 17 und Abb. 18)

Als wegweisend erwies sich die gemeinsame politische Willensbekundung der angrenzenden polnischen Gemeinden Cedynia und Moryn sowie dem deutschen Amt Barnim-Oderbruch von 2006. Damit wurde eine progressive Machbarkeitsstudie ermöglicht, die im Jahr 2009 veröffentlicht wurde und die einen Draisinenverkehr auf der Eisenbahnbrücke und sogar die Einbeziehung der Pfeilerreste der Straßenbrücke favorisiert.¹³ (Abb. 19) Aus naturschutzrechtlichen Gründen musste der Draisinenverkehr allerdings untersagt werden.

Die Pläne für eine Sanierung der Brücke wurden indes durch die Anrainer weiterverfolgt. Als Verständigungssymbol beider Staaten soll sie öffentlich passierbar gemacht werden. Dafür steht die Aufnahme der beiden Brückenteile in das brandenburgische bzw. das polnische Denkmalver-

zeichnis ebenso wie gemeinsame Veranstaltungen auf der Brücke. Mit dem Nutzungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Amt Barnim – Oderbruch wurde 2016 zudem die rechtliche Grundlage für eine polnisch-deutsche Leadpartnerschaft gelegt. Der Fördermittelantrag für die Sanierung und die touristische Inwertsetzung der Brücke wurde im Sommer 2017 positiv entschieden. Ab 2020 soll man den Fluss zwischen dem ostdeutschen Oderbruch und dem westpolnischen Eichhorntal mit dem Fahrrad überqueren können.

Die Brücke ist das Denkmal – die Region ist das kulturelle Erbe: Mit der in Aussicht stehenden Revitalisierung der Brücke wird nicht nur ein außergewöhnliches, vielschichtiges technisches Denkmal erhalten, sondern auch eine – im wahrsten Wortsinne – „Erfahrbarmachung“ von Denkmal, Landschaft und ihren Bewohnern ermöglicht. Diese Erfahrbarmachung kann identitätsstiftend wirken und zum Zeichen einer lebendigen, wegweisenden Erinnerungskultur in dieser historisch und europäisch wichtigen Landschaft werden.

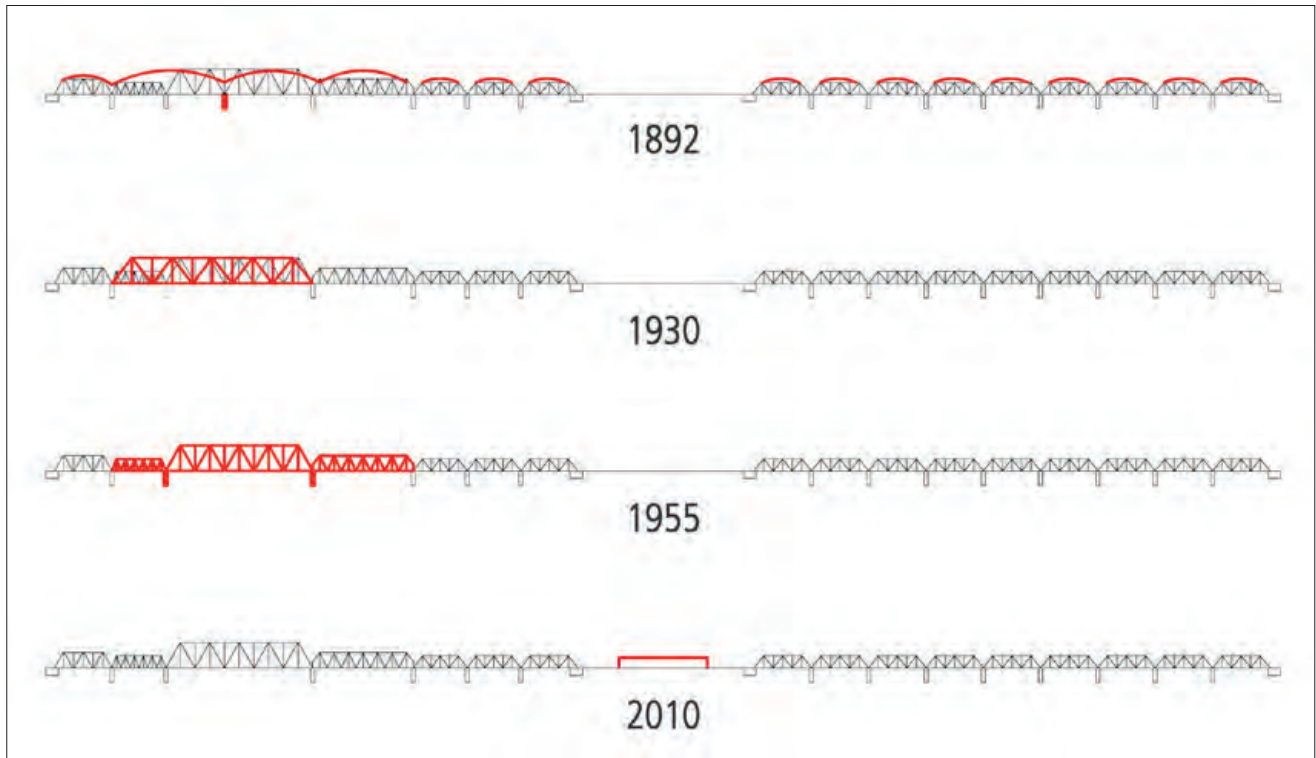


Abb. 19: Darstellung der baugeschichtlichen Brückenformen im Rahmen der Machbarkeitsstudie,
© Jens Plate Architekten, veröffentlicht von Bez granic e. V., 2009

Résumé

Un musée de construction de ponts dans l'Oderbruch. Le pont ferroviaire de Neurüdnitz comme exemple du conflit entre l'Est et l'Ouest au 20ème siècle

Un pont ferroviaire de 750 m de long situé au nord de l'Oderbruch, habité par des colons venus de toute l'Europe suite à sa métamorphose au XVIIe siècle, relie l'Allemagne et la Pologne. Composé en partie de pièces de décor, c'est un point de repère attrayant.

La ligne de chemin de fer entre Berlin et Königsberg/Neumark a permis une traversée sûre du fleuve. Le pont moderne, construit en 1930, a été gravement endommagé peu avant la fin de la guerre. Au début, la population a été laissée dans l'ignorance quant au sens de leur reconstruction. Jusqu'en 1989, le pont ferroviaire de Neurüdnitz était exclusivement entretenu stratégiquement, nécessaire pour la crise militaire toujours attendue dans le cadre du Traité de Varsovie.

Depuis 2005, le pont est placé sous la protection du Land de Brandebourg en tant que monument technique. Les conséquences des bouleversements territoriaux, des luttes de pouvoir politique, des situations de conflit militaire et de la pénurie de l'après-guerre y sont clairement visibles et en font un prototype du conflit entre l'Est et l'Ouest au XXe siècle. D'ici 2020, le pont sera transformé en piste cyclable dans le cadre d'un projet bilatéral financé par l'UE. Le pont est le monument – la région est le patrimoine culturel : la

conférence sur le pont ferroviaire de Neurüdnitz va au-delà d'une approche purement monumentale et met également en lumière l'échange animé et le changement culturel qui a toujours eu lieu des deux côtés de l'Oder.

Literatur/Quellen

- Bundesarchiv (BArch), Standort Berlin-Lichterfelde Bestände DM 1/3126 (Wiederherstellung von Brücken auf Reichsbahngelände, 1953–1957) und DM 1/3211 (Unterlagen über die Wiederherstellung der Oderbrücke bei Neu-Rüdnitz, 1952–1954)
- Bley, Peter DDR-Reichsbahn und „Vorbereitung“. Von GNR(E)-Strecken, Eisenbahnbautruppen und Brückendublierungen, Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin, 2005
- Bez Granic e. V. (Hg.) Machbarkeitsstudie zur Revitalisierung des Grenzübergangs „Oderbrücke Neurüdnitz – Siekierki“ als Europäisches Begegnungszentrum der Bahnstrecke Neurüdnitz – Godkow, Bad Freienwalde, 2009
- Koehler/Kober Der Neubau der Oderbrücke bei Zackerick-Alt-Rüditz, in: Die Bautechnik, Hefte 44/1931 (S. 643–647) und 46/1931 (S. 670–673), Ernst & Sohn, Berlin
- Landesarchiv Berlin Bestand C Rep. 309 Nr. 12

- Regling, Horst Die Wriezener Bahn. Von Berlin ins Oderbruch, transpress verlag, Stuttgart, 1998
- Regling, Horst 100 Jahre Oderbruchbahn. Von der Rübenbahn zum Radweg. Ein verkehrshistorischer Reiseführer, Verlagsbuchhandlung Ehm Welk, 2013
- Schmook, Reinhard Die Oderbrücke bei Zackerick – Alt Rüdnitz, in: Heimatkreis Königsberg/ Neumark e. V. (Hg.), Königsberger Kreiskalender 1998. Das Heimatbuch für den Kreis Königsberg/Neumark, Hannover, 1997
- Wagner, Thomas Zackerick an der Oder. Dorf der Fischer und Lowinge. Die Geschichte des preußischen Fischerdorfes im Kreis Königsberg in der ehemaligen Provinz Neumark von den Anfängen bis zum Ende im Jahr 1945, PRO BUSINESS, Berlin, 2013

Autorin

Heike Eva Schlasse, geb. 1975, Studium der Restaurierung von Technischem Kulturgut (HTW Berlin) und der Denkmalpflege im Studiengang „Schutz Europäischer Kulturgüter“ (Europa-Universität Viadrina, Frankfurt/ Oder), 2017 Masterarbeit über die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke von Neurüdnitz, lebt und arbeitet in Berlin.

Heike Eva Schlasse, Dipl.-Rest., M.Sc., née en 1975. Études de restauration en objets techniques (HTW Berlin). 2017 thèse de maîtrise sur le pont ferroviaire de Neurüdnitz dans le cadre des études « Protection des biens culturels européens » (l'Université européenne Viadrina, Frankfurt/Oder). Mme Schlasse vit et travaille à Berlin.

-
- ¹ Wagner, 2013, S. 42f.
 - ² Regling, 2013, S. 12
 - ³ „Gesetz, betreffen die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates bei mehreren Privateisenbahnunternehmungen“ vom 19.04.1886, Regling, 1998, S. 30
 - ⁴ Regling, 1998, S. 32 ff.
 - ⁵ Regling, 1998, S. 73
 - ⁶ Koehler/ Kober, 1931, S. 643 ff.
 - ⁷ Schmook, 1997, S. 152
 - ⁸ Regling, 1998, S. 73 ff.
 - ⁹ Regling, 1998, S. 79 ff.
 - ¹⁰ BArch DM 1/3126
 - ¹¹ Bley, 2005, S. 184f.
 - ¹² Landesarchiv Berlin, C Rep. 309, Nr. 12 u. a.
 - ¹³ Bez Granic e. V., 2009

Städtebauliche Themen und Tendenzen im heutigen Breslau

Grażyna Adamczyk-Arns

Breslau – die Blume Europas

„Die Blume Europas“ ist der Titel der deutschen Ausgabe eines Buches über Breslau, das der englische Historiker Norman Davies im Auftrag der Stadt Breslau verfasste.¹ Die englische Ausgabe trägt den Titel „Mikrokosmos“, denn – meint Davies – wie in einem Mikrokosmos spiegelt die Geschichte Breslaus die wechselvolle Geschichte Europas. In der Tat beherbergt die Stadt das reiche Erbe vieler kultureller Strömungen, die Europa prägten. Die Frage nach der kulturellen Identität und dem kulturellen Erbe stellt sich in

Breslau jedoch in einer ganz besonderen Form: Die Stadt sah sich im zwanzigsten Jahrhundert zwei dramatischen Brüchen ausgesetzt, in deren Folge das Überkommene erst wieder angeeignet und wertgeschätzt – also sozusagen von neuem geerbt – werden musste. (Abb. 1)

Vroslavia, Vratizlau, Wrezlaw, Bretzlaw, Bresslaw, Bresslau – das sind einige der über 50 historischen Namen des heutigen Wrocław – und allein diese Zahl lässt auf eine reiche und wechselvolle Vergangenheit schließen. In über 1000 Jahren wurde die Stadt von Polen, Böhmen und Preußen, von Katholiken, Protestanten und Juden geformt. Im erzbis-



Abb. 1: Breslau heute, Dachlandschaft, Foto: Thomas Arns



Abb. 2: Das Fredro-Denkmal auf dem Markt, Foto: Thomas Arns

schöflichen Museum auf der Dominsel in Breslau wird das „Heinrichauer Gründungsbuch“ von 1270 aufbewahrt, in dem der älteste bekannte polnische Satz steht. Das Buch, geschrieben von deutschen Mönchen, ist jenseits dieses einen Satzes durchgängig lateinisch gefasst, und den polnischen Ur-Satz spricht nicht etwa ein Pole, sondern ein böhmischer Bauer zu seiner polnischen Frau: „Lass mich mahlen, ruh dich aus.“

Über Jahrhunderte hinweg entwickelte sich die Stadt prächtig, auch wegen ihrer guten Lage – hier kreuzten sich viele Handelswege, u. a. lag Breslau an der Via Regia, dem königlichen Handelsweg von Santiago di Compostela über Bordeaux, Paris, Frankfurt, Leipzig nach Kiew bzw. Moskau. Vor 1945 zählte Breslau, die Hauptstadt Schlesiens, mit ca. 600 000 Einwohnern zu den größten Städten des Deutschen Reiches. Aber auch baukünstlerisch gehörte sie zu den schönsten und eindrucksvollsten Stadtkunstwerken Mitteleuropas – mit ihrer imposanten Altstadt, dem spätgotischen Rathaus, zwei großen Marktplätzen, vielen mächtigen Kirchen, barocken Palais, eleganten Villenvororten und den Experimenten der Moderne.

Die heutigen Breslauer beziehen sich gern und mit Stolz auf die über 1000-jährige europäische, multikulturelle Geschichte der Stadt. Deren historisches Erscheinungsbild spielt dabei eine wichtige Rolle – für die Bewohner drückt sich darin der „genius loci“ aus. Die bauliche Tradition wird

als unumstrittener Wert empfunden; der Erhalt oder gar die Rekonstruktion von historischen Gebäuden wird meist befürwortet, wenn nicht gar erwartet und verlangt. Die baukünstlerische Vielfalt ist sicherlich auch ein wichtiger Erfolgsfaktor der Stadt.

Die meisten, die Breslau zum ersten Mal besuchen, staunen über das europäische Flair, über das vielfältige Kulturangebot, über das sorgfältig sanierte historische Stadtzentrum mit den vielen Cafés und Restaurants. Sieht man von einigen noch nicht bewältigten Problemen wie Verkehr und Luftverschmutzung ab, ist in den letzten 25 Jahren die Lebensqualität enorm gestiegen. Das wissen nicht nur Touristen, sondern auch immer mehr internationale Firmen zu schätzen, die sich in Wrocław oder Umgebung ansiedeln. LG, Credit Suisse, Google, Lufthansa, Amazon, Mercedes, Capgemini, Volvo – sie alle kommen und bleiben, weil es ein großes Reservoir gut ausgebildeter Arbeitskräfte gibt und weil die Stadt ein angenehmes Leben ermöglicht. Im Quality of Living survey von Mercer belegte Breslau im Jahr 2018 weltweit immerhin den 100. Platz. Dafür siegte die Stadt im internationalen Wettbewerb „European Best Destination 2018“ – vor Bilbao, Mailand, Amsterdam, Athen und Paris.

Die Straßen sind voller junger Menschen, es gibt ein gutes Angebot an Arbeitsplätzen. Gleichzeitig ist die Stadt „beruhigend normal“ – teure Läden und exklusive Restau-



Abb. 3: Historisierende Nachkriegsbebauung am Salzmarkt, Foto: Thomas Arns

rants hätten hier keine Kundschaft. Das Kulturangebot ist reich und vielfältig – das Musikforum bietet Konzerte mit international bekannten Künstlern; aber auch Jazz und Unterhaltung kommen nicht zu kurz. Mehrere überregionale und internationale Jazz-, Film-, Theater und Literaturfestivals ziehen alljährlich zahlreiche Besucher an. Großveranstaltungen wie die Fußball-EM 2012, die Europäische Kulturhauptstadt 2016, die Verleihung des 29. Europäischen Filmpreises oder die World Games 2017 machten die Stadt weithin bekannt. Wenn man die Stadt heute sieht, kann man sich kaum vorstellen, welche dramatischen Verwerfungen sie im 20. Jahrhundert zu verkraften hatte.

Das Jahr des Umbruchs 1945

1944 war Breslau zur Festung erklärt worden, die den russischen Vormarsch auf Berlin aufhalten sollte. In den nachfolgenden, erbitterten Kämpfen wurden weite Gebiete der Stadt gleichsam ausgeradiert – zuerst aus taktischen Erwägungen von den deutschen Verteidigern, die in den Häuserkämpfen zahlreiche Gebäude in Brand setzten und sprengten, danach von den sowjetischen Truppen. Bei Kriegsende war die Stadt zu über 80 % zerstört. Die prachtvollen, dicht bebauten Quartiere waren zerbombt, gesprengt, niedergebrannt, ausgeraubt.

Die Neuordnung der europäischen Grenzen nach Kriegsende führte außerdem dazu, dass die Bevölkerung der Stadt zu fast 100 Prozent ausgetauscht wurde. Die etwa 300 000 verbliebenen deutschen Einwohner wurden zur Auswanderung nach Deutschland gezwungen. Auch die neuen Bewohner der Stadt kamen nicht freiwillig – sie hatten selbst ihre Heimat in den ehemals polnischen Gebieten verlassen müssen, die nun Staatsgebiet der Sowjetunion geworden waren, oder sie übersiedelten aus Zentralpolen.

Der Wiederaufbau

Wie geht man mit einem Erbe um, dessen Bedeutung und Wert einem nicht zugänglich ist? Die in Trümmern liegende Stadt war den neuen Bewohnern in jeder Hinsicht fremd. Trotzdem nahmen sie den Wiederaufbau engagiert in Angriff, obwohl auch die materiellen Voraussetzungen denkbar ungünstig waren. Brauchbares Baumaterial war nach Warschau abzuliefern, um die dortige Altstadt zu rekonstruieren – aus Wrocław mussten mindestens 150 Millionen Ziegelsteine pro Jahr nach Warschau abgegeben werden. Vor allem aber wusste niemand, ob der neue Status Quo von Dauer war, oder ob die Stadt nicht früher oder später an Deutschland zurückfallen würde: Der Zwei-plus-Vier-Vertrag, in dem Deutschland endgültig alle Ansprüche auf die Gebiete



Abb. 4: Jahrhunderthalle von Max Berg, Foto: Thomas Arns

östlich der Oder-Neiße-Grenze aufgab, wurde erst 1990 unterzeichnet.

Auch politisch war es heikel, das Erbe dieser verlassenen und geschundenen Stadt anzutreten. Offiziell wurde die Lesart forciert, dass Breslau immer schon eine slawische Stadt gewesen sei. An das deutsche Erbe anzuknüpfen, war nicht opportun. Noch heute sieht man an einigen Stellen der Stadt deutsche Inschriften, die nach dem Krieg unkenntlich gemacht wurden.

1948 beschloss die Staatsführung, eine große Ausstellung, „Drei Jahre wiedergewonnene Gebiete“, auf dem Ausstellungsgelände an der Jahrhunderthalle zu veranstalten, die nun „Hala Ludowa“ (Volkshalle) hieß. In diesem Zusammenhang wurden auch die spärlich fließenden Mittel für den Wiederaufbau etwas aufgestockt, damit einige Schlüsselstellen der Stadt wieder hergerichtet werden konnten. Der wirkliche Wiederaufbau fand jedoch erst ab Ende der 1950er Jahre statt.

Das meiste, was Besucher und Bewohner in Breslaus Stadtzentrum heute als historisch bewundern, ist nach Kriegsende mühsam aus Trümmern rekonstruiert worden. Der Wiederaufbau erfolgte größtenteils auf den bestehenden Grundmauern, allerdings oft mit anderen Grundrissen und Fassaden – die historischen Vorbilder wurden eher interpretiert als originalgetreu nachgezeichnet. So kann man sich heute bei fast jedem Gebäude fragen – was ist echt, was ist „falsch“, und was ist historisch wertvoll?

Am Breslauer Markt wurden beispielsweise beim Wiederaufbau einige „Korrekturen“ in Baumasse und Fassadengestaltung vorgenommen, um so einem vermeintlich historischen Stadtbild besser zu entsprechen. Das von vielen als das schönste historische Gebäude am Markt bewertete Haus ist eine Rekonstruktion aus den 1990ern. Wo bis 1945 das Denkmal von Friedrich Wilhelm III. stand, thront heute Aleksander Fredro, ein polnischer Dramatiker. Die Figur wurde 1956 aus Lemberg hierher überführt – zu seinen Lebzeiten war Fredro nie in Breslau gewesen. (Abb. 2) Ein weiteres Beispiel steht am Salzmarkt: Die Architekten des Wiederaufbaus gaben freimütig zu, die bunten Giebel dort seien ihrer Fantasie entsprungen. Heute aber gelten Marktplatz und Salzmarkt als Inbegriff des historischen Breslau, sie stehen unter Denkmalschutz, sind der Stolz der Bewohner und werden von den Touristen bewundert. (Abb. 3)

Das Erbe der Moderne

Bis heute ist vielen Bewohnern und Besuchern nicht bewusst, welch bedeutendes Kulturerbe der klassischen Moderne und der Nachkriegsmoderne die Stadt Breslau beherbergt – und hier handelt es sich durchweg um Originale. Allen voran ist natürlich die Jahrhunderthalle Max Bergs zu nennen (Abb. 4), aber auch Bauten wie die Breslauer Markthalle, der Vier-Kuppel-Pavillon von Hans Poelzig, das

ehemalige Kaufhaus Petersdorff von Erich Mendelsohn, die Mohrenapotheke von Adolf Rading gehören dazu.

Dabei gibt es nicht nur diese prominenten Einzelbauten. Breslau war nach dem ersten Weltkrieg eine der am meisten überbevölkerten Städte Deutschlands. Dementsprechend versuchte man, innerhalb von kurzer Zeit erschwinglichen Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten zu schaffen. Am Stadtrand wurden große Bauflächen für neue Siedlungen ausgewiesen.– Ihre Architekten, wie Ernst May, Theo Effenberger, Heinrich Lauterbach, Adolf Rading, Paul Heim, Albert Kempter oder Hans Scharoun gehörten zu den Pionieren der klassischen Moderne in Breslau. Einige der damals gebauten Siedlungen sind in die Architekturgeschichte eingegangen, wie die Gartenstadtsiedlung Zimpel oder die Werkbundsiedlung von 1929.

Letztere geht auf die Initiative von Heinrich Lauterbach zurück, damals Leiter des schlesischen Landesverbands des Deutschen Werkbunds, der nach dem internationalen Echo der Stuttgarter Werkbundaussstellung 1927 ebenfalls eine große Bauausstellung in Breslau realisieren wollte. Ihr Titel „Wohnung und Werkraum-Ausstellung“ (WuWA) umriss gleichzeitig das Programm. Glücklicherweise hat die Siedlung den Krieg fast unzerstört überstanden. Auch in der WuWA wurden nach dem Krieg neue Bewohner einquartiert, die sich wohl kaum bewusst waren, welche kulturelle Bedeutung den Bauten zukam, in denen sie jetzt lebten. Auch später wurden die Häuser aufgrund ihrer Bauweise von vielen für sozialistische Nachkriegsarchitektur gehalten – Grund genug für eine pauschale Ablehnung. In Fachkreisen war man sich dagegen früh des außergewöhnlichen Stellenwerts der Siedlung bewusst: Seit 1979 stehen alle Gebäude unter Denkmalschutz, seit 2007 gilt der städtebauliche Denkmalschutz für das gesamte Ensemble. (Abb. 5–7)

Das Erbe der Nachkriegsmoderne

Die Nachkriegsmoderne hat es schwerer. Sie symbolisiert für viele, vor allem für Ältere, die kommunistische Ära: Eine Einheitsbebauung mit Flachdächern, grauen Fassaden, in schlechter Ausführung. So empfinden es die Bewohner, die Wohnungseigentümer, die meisten Breslauer – sogar Fachleute.

Hier ist die Folge der zweiten dramatischen Umwälzung des 20. Jahrhunderts zu spüren: Nach Jahren unter Kriegsrecht und der Mangelwirtschaft kam der Fall des „Eisernen Vorhangs“, das Ende des kommunistischen Regimes, die Öffnung nach Westen, eine in der Folge einsetzende rasante wirtschaftliche Entwicklung, die mit einem von außen kaum vorstellbaren radikalen Umsturz der bisherigen Strukturen und Vorstellungen einherging. Wieder einmal war ein schwieriges Erbe anzutreten. Es ist verständlich, dass sich die Ablehnung der sozialistischen Epoche auch auf deren Bauten übertrug.



Abb. 5: Werkbundsiedlung Breslau, Laubenganghaus, Foto: Thomas Arns



Abb. 6: Werkbundsiedlung Breslau, Beitrag von Hans Scharoun, Foto: Natalia und Ernest Dec



Abb. 7: Werkbundsiedlung Breslau, Ausstellung 2016, Foto: Thomas Arns



Abb. 8: Flusspanorama mit den Hochhäusern am Grunwaldzki-Platz, Foto: Thomas Arns



Abb. 9: Hochhäuser am Grunwaldzki-Platz, Foto: Thomas Arns



Abb. 10: Maisonette-Laubenganghaus in der Hugo-Kollatajstraße, Modell in der Hawrylak-Ausstellung in Breslau 2016, Foto: Thomas Arns

Die Qualitäten der Breslauer Nachkriegsarchitektur werden erst langsam erforscht und begriffen. Für deren Funktionalität und ihre innovative Architektursprache begeistern sich junge Kunsthistoriker und Architekten, die frei sind vom ideologischen Ballast der Nachkriegszeit. Es gibt viele ambitionierte Experimente der Nachkriegsmoderne in Wrocław, die man auf den großen Kriegsbrachen wagte – auch im Stadtzentrum. Die Einwohnerzahl wuchs nach dem Krieg stetig, und damit auch der Bedarf an Wohnraum und sozialer Infrastruktur. In der Zeit von 1960 bis 1990 entstanden außergewöhnlich viele gute Bauten, entworfen von einer Generation von Architekten, die nach dem Krieg in Wrocław studiert hatten und die sich für ihre neue Stadt engagierten.

Ein prominentes Beispiel dieser Bemühungen findet man auf dem Neumarkt. Dieser drittgrößte Platz der Stadt wurde im Krieg fast vollständig zerstört. In den 1960er Jahren bekam er neue, moderne Raumkanten – entstanden als Ergebnis eines polenweiten Wettbewerbs im Rahmen eines staatlichen Förderprogramms. Nach der politischen Wende 1989 gab es ernsthafte Diskussionen darüber, diese Wohnbebauung abzureißen und durch historisch anmutende Häuser zu ersetzen. Inzwischen hat die Stadt über die Hälfte der Wohnungen verkauft, womit sich das Thema erledigt hat. Die Platzfläche selbst wurde 2012 saniert. Als krönender Abschluss sollte ein Brunnen aufgestellt werden. Der im Rahmen eines Wettbewerbs ausgewählte Entwurf konnte jedoch nicht realisiert werden – zu groß waren die Proteste der Öffentlichkeit, die lieber eine historisierende Lösung gesehen hätte. Vor dem Krieg befand sich hier ein neobarocker Brunnen, den eine Neptunfigur mit Dreizack zierte – und obwohl die heutigen Breslauer aus den erwähnten Gründen keine eigenen Erinnerungen oder Sentimentalitäten mit diesem Brunnen verbinden können, kam hier doch der Wunsch nach „echten“ Wurzeln zum Ausdruck.

Auch die Hochhäuser am Grunwaldzki-Platz erleben ein Revival. Vor dem Krieg lag hier das dicht bebaute, vornehme Universitätsviertel. Um die Luftversorgung der „Festung Breslau“ unabhängig vom Flughafen aufrechterhalten zu können, wurde 1944 eine Schneise von mehr als einem Kilometer Länge und 300 Meter Breite in das existierende Stadtgefüge geschlagen. Alle Gebäude, darunter das Staatsarchiv und zwei Kirchen, wurden ausgebrannt und gesprengt. Ihren Zweck sollte die Rollbahn nie erfüllen.

Die Neubebauung dieser Kriegsbrache erfolgte erst in den 70ern: mit einem Hochhauskomplex, eigenwillig und innovativ in der Formensprache, entworfen von Jadwiga Grabowska-Hawrylak, der ersten Architektin, die in Wrocław nach 1945 ihr Diplom machte. Sie wirkte mit beim Wiederaufbau der Stadt, konzipierte neue Siedlungen, Schulen und innovative Wohngebäude, Einkaufszentren und Kirchen. Sie gehörte zu den besten Architekten Polens und pflegte bis zu ihrem Tod, als 98-jährige Dame, immer noch den Dialog mit jungen Berufskollegen.

Die Hochhäuser am Grunwaldzki-Platz verfielen jedoch über längere Zeit. Die Wohnungsgenossenschaft konnte

ihre Mitglieder nicht für eine Sanierung gewinnen. Erst in jüngster Zeit gründeten junge Architekten eine Stiftung, erarbeiteten eine Entwurfsplanung und ebneten damit den Weg für Gespräche, die schließlich zur gelungenen Sanierung des Ensembles führten. (Abb. 8–10)

Diese Beispiele zeigen, dass das Bewusstsein für die Erungenschaften der Nachkriegsarchitektur zwar noch nicht sehr verbreitet ist, diese aber immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses rücken. Trends spielen dabei sicherlich eine große Rolle – eine junge, ideologisch unbelastete Generation von Architekten, Künstlern und Kulturschaffenden sucht ihre Nischen und findet sie an anderen Orten als seinerzeit ihre Eltern, die das Wertvolle im „Historischen“ sahen.

Was bedeutet erhaltenswert?

In unserer Arbeit als Stadtsanierungsgesellschaft kommt es sehr oft vor, dass wir den Bewohnern erklären müssen, warum bestimmte Elemente als wertvoll erhalten werden sollen. Revitalisierung bedeutet eine Auseinandersetzung mit dem Bestand, somit ist die Frage nach dem Umgang mit dem Kulturerbe einer der Schlüsselaspekte. Unsere Maßnahmen können nur dann erfolgreich sein, wenn sie auf der Akzeptanz der Bürger aufbauen, deshalb sind Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen äußerst wichtig. Revitalisierungsprozesse sind komplexe, langfristige Vorhaben. Ihr Ziel ist es letztlich, die Lebensqualität eines Quartiers zu verbessern. Die Herausforderungen sind hoch: Stadtsanierung findet in vernachlässigten Gebieten mit massiven sozialen und wirtschaftlichen Problemen statt. Man muss gute Argumente vorbringen, um die Akzeptanz der Bewohner und Eigentümer für denkmalpflegerische Aspekte zu gewinnen.

Wie kann dafür gesorgt werden, dass die Bausubstanz den heutigen Standards angepasst wird und gleichzeitig das Erbe nicht zerstört wird? Veränderungen an der Bausubstanz und im Umfeld sind per se problematisch und können als Bedrohung wahrgenommen werden: für das kulturelle Erbe, aber auch für die eigene Daseinsberechtigung am Ort. Gleichzeitig ist ein bedingungsloser Schutz meistens nicht tragbar – funktional wie finanziell. Oft sind es also sehr unbequeme Wahrheiten, die Bewohnern und Entscheidungsträgern vermittelt werden müssen.

Breslau verfügt über einen Flächennutzungsplan, und für knapp 60 % der Stadtfläche gelten Bebauungspläne. Das Bemühen um den Schutz und Erhalt ist groß – die Denkmalliste umfasst über 10 000 Einträge, das Denkmalregister über 1000. Der historische Stadtkern steht zusätzlich als Geschichtsdenkmal unter Schutz (eine spezielle Form des Denkmalschutzes in Polen). Die Jahrhunderthalle, 1911–1913 von Max Berg errichtet, und das angrenzende Messegelände gehören seit 2006 zum UNESCO-Welterbe. Selbstverständlich wird dieser Titel auch als „Erfolgsfaktor“ wahrgenommen – insbesondere, nachdem im Jahr der

Kulturhauptstadt mehr als 5 Millionen Touristen die Stadt besuchten. Diese Entwicklung wird in Breslau – noch – positiv bewertet und als ein wichtiger Wirtschaftsfaktor gesehen.

Als wir 2012 bei Touristen und Bewohnern der Stadt eine Umfrage zum Thema „WuWA“ durchführten, tippten die meisten Befragten bei Nennung des Namens noch auf ein Café oder einen Club. Die Häuser der WuWA-Siedlung sind größtenteils in Privateigentum. Um die Besitzer zu Sanierungsmaßnahmen anzuregen, rief die Stadt ein Förderprogramm ins Leben, im Rahmen dessen ein Eigentümer bis zu 70 Prozent der Sanierungskosten für Haus und Garten erstattet bekommt, wenn er dabei alle Auflagen der Denkmalpflege erfüllt. Gleichzeitig veranstaltete die Stadt einen Wettbewerb mit dem Ziel, das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes aufzuwerten und damit der Siedlung einen gepflegten Rahmen (mit Leit- und Informationssystem) zu geben.

Vorbereitet und begleitet wurden alle diese Maßnahmen von Vorträgen und Führungen für die Bewohner, um ihnen die Geschichte und die Bedeutung der Siedlung näher zu bringen. Auch der Entwurf zur Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde diskutiert und im Rahmen des Möglichen der Erwartungen der Betroffenen angepasst. Heute ist die WuWA-Siedlung weithin bekannt, sie liegt im Trend, ist Ort interessanter Veranstaltungen, Thema von Vorträgen, Ziel vieler Exkursionen und Stadtführungen.

Die Auseinandersetzung

Kulturerbe – lange Zeit war dieses Thema den Experten vorbehalten. Nach 1945 versuchte man in Breslau zuerst, die deutschen Spuren zu tilgen und der Stadt eine neue Identität aufzustülpen. Dass dies missglückte, ist ein Gewinn für Breslau und seine Bewohner. Denn erst eine konstruktive Auseinandersetzung mit dem Erbe hat es ermöglicht, dass eine starke Bindung an die Stadt entstand. Dazu bedurfte es einer langen, geduldigen Arbeit der Stadtverantwortlichen und Experten – Historiker, Kunsthistoriker, Architekten, Denkmalpfleger, Lehrer. Jetzt kommt die Zeit, in der auch die sozialistische Vergangenheit aufgearbeitet werden muss.

Mit dem wachsenden Selbstbewusstsein der Bürger wächst auch ihr bürgerschaftliches Engagement. Es gibt immer mehr formelle und informelle Gruppen, die an Entscheidungen beteiligt werden wollen – das ist eine neue Komponente in der politischen Landschaft der Stadt.

Damit ist in Breslau der Alltag einer europäischen Stadt eingeleitet. Die Herausforderungen liegen jetzt nicht mehr darin, existentielle Krisen zu bewältigen (wie 1945 und 1989), sondern darin, den Alltag zu meistern. Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Wissensvermittlung werden besonders wichtig. Lange Zeit nur in Fachkreisen diskutiert, bedürfen heute die Themen des Kulturerbes eines intensi-



Abb. 11: Nachkriegs-Torbogen am Salzmarkt, vor der Erneuerung, Foto: Thomas Arns



Abb. 12: Tor am Salzmarkt, nach der Erneuerung, Foto: Thomas Arns

veren öffentlichen Dialogs. Was und warum betrachten wir etwas als erhaltenswert, was bedeutet für uns Kulturerbe, welche Kompromisse sind wir bereit einzugehen, um es zu schützen? Es sind längst nicht nur denkmalpflegerische Aspekte, die bei den Antworten eine Rolle spielen.

Wie schnell fehlender Dialog und mangelndes Wissen eine emotionale Eskalation verursachen können, zeigt das Beispiel des Torbogens zum Salzmarkt. Beim Wiederaufbau nach 1945 gestaltete man diese Stelle mit einem historisierenden Element. (Abb. 11) Bei der kürzlichen Sanierung des Treppenaufgangs und der dazugehörigen Gasse stellte sich heraus, dass auch der Torbogen erneuert werden musste. Ein Entwurf wurde vorgelegt, dem die Denkmalpflege zustimmte. (Abb. 12) Die Reaktion der Bewohner überraschte die Entscheidungsträger: die neue Lösung wurde nicht nur kritisiert und abgelehnt, sie löste sogar eine heftige Bürgerbewegung aus. Unzählige Diskussionen in den sozialen Medien, Demonstrationen vor Ort, Grabkerzen als Symbole des Niedergangs der Tradition, Aufrufe zu Protesten, Petitionen an den Bürgermeister, die Direktorin des Amtes für

Denkmalpflege umgehend zu entlassen und die „historische“ Lösung sofort zu rekonstruieren. Dabei war den Protestierenden nicht einmal klar, dass der ursprüngliche Torbogen keinesfalls ein Original war.

Hier zeigt sich, wie wichtig eine sorgfältige Wissensvermittlung ist. Andernfalls ist man absurden Situationen ausgeliefert – Menschen gehen auf die Barrikaden, um eine Fälschung zu verteidigen, und gleichzeitig zerstören sie wichtige historische Details, um eine Modernisierungsprämie für energetische Ertüchtigung der Bausubstanz zu bekommen. Es wird für eine grüne, verkehrsfreie und menschenfreundliche Stadt gekämpft, aber die Bereitschaft, in einem historischen Viertel auf einen Parkplatz direkt vor der Tür zu verzichten, ist nicht vorhanden.

Nicht alles wird man schützen, nicht alles mit Inhalt füllen können. Aber die Stärkung der Sensibilität für die Qualitäten und Potentiale des Bestands, die Förderung von Bildung und Kultur als Grundlage jeder gesellschaftlichen Entwicklung kann der weiteren Ausgestaltung von Breslau sicherlich wichtige Impulse geben. Dabei müssen möglichst viele Bevölkerungsgruppen und Institutionen angesprochen und ins Boot geholt werden. Die Pflege des Kulturerbes kann letztlich nur im Rahmen eines positiven, konstruktiven Zusammenwirkens aller Beteiligten wirklich fruchtbar werden.

Kulturhauptstadt 2016

Das Jahr 2016 – Breslau war in diesem Jahr Europäische Kulturhauptstadt – bot einen weiteren Anlass, um über die Identität der Stadt zu reden und aufzuklären. Die Idee hinter der „Europäischen Kulturhauptstadt“ ist der interkulturelle Dialog auf europäischer Ebene, die Annäherung, das Kennenlernen. Gerade für Breslau mit seiner wechselvollen Geschichte war dieser Titel eine Chance, diese Geschichte zu erzählen und sie auch international zu Gehör zu bringen. Das kulturelle Erbe als zentrales identifikationsstiftendes Moment spielte in fast allen Veranstaltungen eine Rolle. Nach dem Ende des 2. Weltkriegs bedeutete Breslau für viele den Verlust ihrer Heimat, gleichzeitig fanden hier neue Bewohner ein Zuhause, die ihrerseits ihre Heimat hatten verlassen müssen. Heute, 70 Jahre danach, können die Breslauer vorleben, dass die Geschichte ihrer Stadt sowohl die eigene als auch die der anderen sein kann.

Es war im Übrigen das erste Mal, dass eine Kulturhauptstadt die Architektur zu einem der sechs Hauptthemen wählte – eine gute Gelegenheit, um auch das architektonische Erbe zu zeigen und zu erklären. Aber auch Zeichen für die Zukunft wurden gesetzt: Inspiriert durch die WuWA wurde mit dem Bau einer neuen experimentellen Siedlung begonnen – Nowe Żerniki. Ähnlich wie 1929 sind dort an der Planung ausschließlich Breslauer Architekten beteiligt. In zahlreichen Workshops erarbeiteten sie das Gesamtkonzept und beplanten die einzelnen Grundstücke, die dann Inves-

toren zum Verkauf angeboten wurden. Die ersten Quartiere sind fertig, die ersten Architekturpreise wurden bereits verliehen. Als man sich überlegte, welche Namen die orthogonal verlaufenden Straßen bekommen sollten, setzte sich die Idee durch, den Nord-Süd-Straßen die Namen der deutschen Vorkriegsarchitekten wie Max Berg, Adolf Rading, Hans Poelzig, Ernst May zu geben, und die Ost-West-Straßen nach den Architekten der polnischen Nachkriegsmoderne zu benennen, z. B. Marian i Krystyna Barski, Andrzej Frydecki, Witold Lipiński, Tadeusz Brzoza. Aus konservativen Reihen gab es natürlich Widerstand – aber die Warnung vor einer „Re-Germanisierung“ flößt den Breslauern keine Angst mehr ein. Der Vorschlag wurde vom Gemeinderat beschlossen.

Identität – das Erbe annehmen

1965 schickten die polnischen Bischöfe unter Führung des Breslauer Bolesław Kominek einen Hirtenbrief an ihre deutschen Amtsbrüder, mit dem berühmten Vorschlag zur Versöhnung: „Wir vergeben und bitten um Vergebung.“ Das Ansprechen der Millionen Toten und Vertriebenen auf beiden Seiten war ein Tabubruch – damals war es zwar zu früh für einen wirklichen Austausch, aber es war ein Anfang.

Der konstruktive Umgang mit der Geschichte und dem historischen Erbe der Stadt hat sich gelohnt. Aufklärung und Wissensvermittlung führten dazu, dass die Breslauer stolz auf die 1000-jährige multikulturelle Geschichte sind und sich als eine offene, tolerante Gemeinschaft betrachten. Große Bedeutung hatte hier auch die politische Stabilisierung – die Anerkennung der deutsch-polnischen Grenze, der EU-Beitritt Polens, der rege Austausch mit dem Ausland, nicht zuletzt auch mit der Partnerstadt Lemberg, die die Vorfahren vieler Breslauer nach dem Krieg verlassen mussten. Heute ist Breslau die Hauptanlaufstelle für Mitbürger aus der Ukraine, über 100 000 von ihnen leben und arbeiten hier.

Rafał Dutkiewicz, in den Jahren 2004–2018 Stadtpräsident (Oberbürgermeister) von Breslau, bezog sich in seiner Rede anlässlich der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes auf die australischen Aborigines, die den Begriff des Grundbesitzes im Sinne des deutschen (bzw. römischen) Sachenrechts nicht kennen.

Er zitierte: „Warum denkst du, die Erde, auf der du lebst und arbeitest, gehört dir? Sie war doch vor dir da, und sie wird da sein, wenn es dich nicht mehr gibt. Du bist doch derjenige, der dieser Erde gehört, nicht sie dir.“ Und er fügte hinzu: „In gewisser Weise empfinden wir es ähnlich hier, in Breslau. Gleichzeitig haben wir ein ganz starkes Gefühl, bei uns zu sein. Zuhause.“

Résumé

Wrocław – la fleur de l'Europe

Wrocław est une ville véritablement européenne. Il a été formé par des Polonais, des Bohémiens et des Prussiens, des Catholiques, des Protestants et des Juifs. Déclarée forteresse en 1944, elle fut largement détruite à la fin de la guerre. Ensuite, les nouveaux habitants du centre et de l'est de la Pologne ont commencé la reconstruction.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, Wrocław représentait pour beaucoup la perte de leur terre natale, bien que certains y trouvaient en même temps un foyer alors qu'ils avaient eux-même dû quitter leur terre natale. Aujourd'hui, 70 ans plus tard, les habitants de Wrocław peuvent vivre pour voir que l'histoire de leur ville peut être la leur et celle des autres.

Cette histoire ne façonne pas seulement l'apparence de Wrocław, elle est aussi importante pour l'image que les habitants ont d'eux-même et la façon dont ils s'identifient à leur ville et la traitent. Quand les habitants actuels de Wrocław sont fiers de leur ville, ils font référence à son patrimoine culturel multiculturel vieux de plus de 1000 ans.

Autorin

Grażyna Adamczyk-Arns, Architektin und Stadtplanerin. Geboren in Wrocław/Breslau, Studium der Architektur zunächst dort, danach an der Universität Stuttgart (Diplom). Mehrjährige Bürotätigkeit mit dem Schwerpunkt Stadtgestaltung und Stadtbildplanung, gleichzeitig am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Seit 1997 freiberuflich, darüber hinaus Lehrtätigkeit an der Hochschule für Technik Stuttgart. 2010–2019 Geschäftsführerin der städtischen Sanierungsgesellschaft „Wrocławska Rewitalizacja“ in Wrocław.

Grażyna Adamczyk-Arns, architecte et urbaniste. Né à Wrocław/Breslau, études en architecture là-bas, puis à l'Université de Stuttgart (diplôme). Plusieurs années de travail de bureau dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du paysage urbain, en parallèle à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Stuttgart. Depuis 1997, indépendante, enseigne également à la Haute école spécialisée de Stuttgart. 2010–2019, directrice générale de l'entreprise municipale de réhabilitation «Wrocławska Rewitalizacja» à Wrocław.

¹ Davies, Norman; Moorhouse, Roger: Die Blume Europas. Breslau – Wrocław – Bratislava. Die Geschichte einer mitteleuropäischen Stadt; München 2002

2.

Deutsch-dänische Perspektiven Perspectives germano-danoises

Dänische Staatsarchitektur in Schleswig und Holstein – „Clash of cultures“ an der Eider

Eva von Engelberg-Dočkal

Die Herzogtümer Schleswig und Holstein waren um 1800 Schauplatz eines Zusammentreffens zweier gänzlich unterschiedlicher Baukulturen: der lokalen, noch spätbarock geprägten Tradition der norddeutschen Gebiete des Alten Reiches und des modernen, internationalen Vorbildern folgenden Klassizismus, wie er an der Kopenhagener Kunstakademie vermittelt wurde. Mit Christian Frederik Hansen (1756–1845) als erstem dänisch-stämmigen Landbaumeister in Holstein und Hauptvertreter dieses „dänischen Klassizismus“ hielt in den Herzogtümern eine fremde Architektursprache Einzug, die bei der Bevölkerung prompt auf Widerstand stieß.¹

Die Herzogtümer Schleswig und Holstein waren ein so eigentümliches wie politisch komplexes Gebilde: Seit 1460 in Personalunion vom dänischen König regiert, sollten sie laut Vertrag von Ripen „auf ewig ungeteilt“ bleiben. Im 16. Jahrhundert fielen sie an unterschiedliche Häuser und kamen im Laufe des 18. Jahrhunderts zurück unter dänische Herrschaft. Seit 1773 wurden sie zum größten Teil vom dänischen König regiert und zählten so zu einem sich von der Elbe bis zum Nordkap erstreckenden Vielvölkerstaat – dem dänischen Gesamtstaat. Dieser bestand um 1800 aus den Königreichen Dänemark und Norwegen, den Nebenländern Grönland, Island und den Färöer-Inseln, den Kolonien in Westindien, Ostindien und Westafrika – und den Herzogtümern Schleswig und Holstein, die allerdings staatsrechtlich eigenständig blieben und in denen der Absolutismus formell nie eingeführt wurde. Die Eider als Grenzfluss zwischen Schleswig im Norden und Holstein im Süden markierte zugleich auch die nördliche Staatsgrenze des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation: So war Schleswig ein dänisches Lehen, Holstein dagegen Teil des Alten Reiches (bzw. ab 1815 des Deutschen Bundes), wurden beide aber gleichermaßen vom dänischen König regiert. Holstein bildete somit eine „Schnittmenge“ von Altem Reich und (dänischem) Gesamtstaat. Zugleich begründeten die Herzogtümer mit ihrer jahrhundertealten gemeinsamen Geschichte einen eigenen Kulturraum im Spannungsfeld der zwei Großstaaten. Durch ihre Grenzlage und direkte Nachbarschaft zu den Reichsstädten Hamburg und Lübeck waren sie für den Gesamtstaat von entscheidender politischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Schleswig und Holstein bildeten daher zwar geographische Randgebiete des Gesamtstaats, standen aber im Fokus des dänischen Interesses.

Besondere Brisanz erhielt diese Konstellation mit der seit dem späteren 18. Jahrhundert betriebenen Gesamtstaatspolitik, die auf ein einheitliches, zentral von Kopenhagen regiertes Reich zielte und damit notwendigerweise die Traditionen der Herzogtümer überlagern bzw. verdrängen musste. Neben dem mehrheitlich deutsch geprägten Holstein besaß Schleswig ebenfalls große deutschsprachige Gebiete (Abb. 1) und waren beide Herzogtümer auch Teil des deutschen Kulturraumes. Der durch die Gesamtstaatspolitik ausgelöste Konflikt spiegelte sich in verschiedenen kulturellen Bereichen. Eine wichtige Rolle für sowohl die kulturelle Identität der Herzogtümer als auch die dänische Gesamtstaatspolitik kam dabei dem Bauwesen zu, das zu dieser Zeit durch die Institutionalisierung der Architekturausbildung und Reform der staatlichen Bauverwaltung eine Professionalisierung erfuhr.² Zugleich entstanden vermehrt öffentliche Neubauten wie Amtshäuser, Krankenhäuser und Gefängnisse sowie, als Ersatz für ihre oftmals baufälligen historischen Vorgänger, neue Rathäuser und Kirchen.

Die Architektur in den Herzogtümern zeigte bis dato regionale Bautraditionen entsprechend den angrenzenden Ländern. Tätig vor Ort waren zumeist lokale Handwerksmeister, nur für einzelne prominente Bauvorhaben wurden auswärtige Architekten aus anderen Ländern des Alten Reichs angeworben, wie etwa Ernst Georg Sonnin (1713–94) aus Hamburg für den Umbau des Kieler Schlosses, den Neubau der dortigen Universität und die Kirche in Wilster (Abb. 2). Wachsende Bedeutung hatten die Landbaumeister, die für die zivilen staatlichen und königlichen Bauaufgaben verantwortlich waren. Daneben wurden sie vielfach für anspruchsvollere private und kommunale Bauten herangezogen. Die Landbaumeister kamen zumeist aus den Herzogtümern oder anderen Ländern des Alten Reichs. Zur Zeit des Gesamtstaats waren dies Johann Adam Richter (1733–1813) aus Gersfeld in Hessen, tätig als Landbaumeister in Holstein-Gottorf bzw. ab 1779 für die „Kieler Lande“, sowie Johann Hermann von Motz (1743–1829) aus Kassel, seit 1779 Landbaumeister von Holstein und Schleswig.³ Eine Zäsur markiert daher im Jahr 1784 die Berufung des Akademieabsolventen und gebürtigen Kopenhageners C. F. Hansen als ersten aus dem Königreich Dänemark stammenden Landbaumeister in Holstein. 1805 erhielt er zusätzlich das Amt des schleswigschen Landbaumeisters, womit ihm – kontinuierlich bis 1844 – das gesamte staatliche Bauwesen der Herzogtümer unterstand. Im Zuge der Professionalisierung



Abb. 1: Karte „Folkesprogene i Hertugdømmet Slesvig Udgivet 1838“ [Sprachverteilung im Herzogtum Schleswig, 1838]: Haandbog i det nordslesvigske Spørgsmaals Historie: Dokumenter, Aktstykker, Kort og statistiske Oplysninger vedrørende Sønderjylland/udg. af de samvirkende sønderjydske Foreninger. Red. af Franz v. Jessen, Kopenhagen 1901, Tredje Afsnit, nach S. 176.



Abb. 2: Kirche in Wilster, Ernst Georg Sonnin, 1775–81 (Reproduktion nach einem Foto von 1864/65), wikipedia commons: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Wilster,_St.-Bartholom%C3%A4us-Kirche_um_1864_oder_1865_DSC00422_1.jpg (24.2.2019); *Hic et Nunc*

der staatlichen Bauverwaltung wurden ihm zwei Bauinspektoren und diesen wiederum Baukondukteure zugewiesen. Auch diese Baubeamten stammten aus dem Königreich und hatten eine Ausbildung an der Kopenhagener Kunstakademie absolviert. Eine Ausnahme bildete nur Bauinspektor Friedrich Christian Heylmann, der aus Holstein kam und direkt bei Hansen gelernt hatte.⁴ Zur hierarchischen Struktur der Bauverwaltung kam also die Besetzung der Posten mit Absolventen der Akademie. Diese war lange Zeit die einzige akademische Ausbildungsstätte für Architekten im Gesamtstaat und durchlief mehrere grundlegende Reformen. Ein Schwerpunkt lag auf der Ausbildung von Handwerkern und Baubeamten, die im Anschluss in allen Teilen des Staates tätig waren. Unmittelbar nach der Thronbesteigung Frederiks VI. 1808 wurde Hansen zum leitenden Architekturprofessor an der Kunstakademie berufen und prägte damit für die nächsten Jahrzehnte auch die Ausbildung der Architekten im Gesamtstaat. Im selben Jahr erhielt er neben seiner Position als Landbaumeister in Schleswig und Holstein zudem die neu geschaffene Stelle eines Oberbaudirektors des Königreichs. Das staatliche Bauwesen im Gesamtstaat zeigte damit ein Maximum an Zentralisierung und Vereinheitlichung: bezüglich der Architekturausbildung an der Kopenhagener Kunstakademie wie auch der staatlichen Bauverwaltung, beides unter Leitung bzw. Kontrolle von Hansen.

Ausbildung wie auch Formensprache unterschieden Hansen nicht nur von seinen Amtsvorgängern, sondern auch von seinen zeitgleich agierenden älteren Architektenkollegen in den Herzogtümern. So hatte etwa der bis 1804 für den Kie-



Abb. 3: Kirche in Quickborn, Christian Frederik Hansen, erster Entwurf 1793; 1807–09, der Westturm als spätere Anfügung des 19. Jahrhunderts, Foto Eva von Engelberg-Dočkal, 2015

ler Distrikt zuständige Landbaumeister Richter bei Sonnin in Hamburg das Zimmerhandwerk erlernt und vertrat eine in der lokalen Bautradition stehende flächige und kleinteilig gegliederte spätbarocke Bauweise in Sichtbackstein. In den 1780er Jahren brachten Hansen und die anderen Akademieabsolventen eine gänzlich neue Architektursprache in die Herzogtümer. Bestimmend hierfür sind der bewusst unkanonische Ansatz zusammen mit dezidiert monumentalen Gestaltungen, etwa durch ein Übermaß an Säulen oder überproportional große Portalbauten.⁵ Diese von der Kopenhagener Akademie ausgehende neuartige Architektursprache trat zunächst parallel zur tradierten Bauweise in den Herzogtümern auf. Einerseits stehen die beiden unterschiedlichen Ansätze dabei für den Übergang vom Spätbarock zum Klassizismus, andererseits zeigte die neue Architektur aber markante Merkmale, wie sie explizit in Kopenhagen gelehrt wurden und vor allem im Gesamtstaat zur Anwendung kamen. Dieser „dänische Klassizismus“ erschien in den Herzogtümern somit nicht nur als neuer, sondern auch fremder, aus Kopenhagen importierter Baustil. Die Reaktionen vor Ort waren unterschiedlich: Zeigten sich einige offen für die moderne wie repräsentative Architektur der Kunstakademie, verweigerten sich andere dem radikalen Bruch mit der lokalen Bautradition. Dabei – so meine These – spiegelt sich im Aufgreifen bzw. in der Ablehnung der neuen Architektursprache wohl auch die jeweilige Haltung der Auftraggeber gegenüber dem Gesamtstaat wider.

In den Herzogtümern konnten private Bauherren wie Kommunen ihre Architekten grundsätzlich frei wählen.

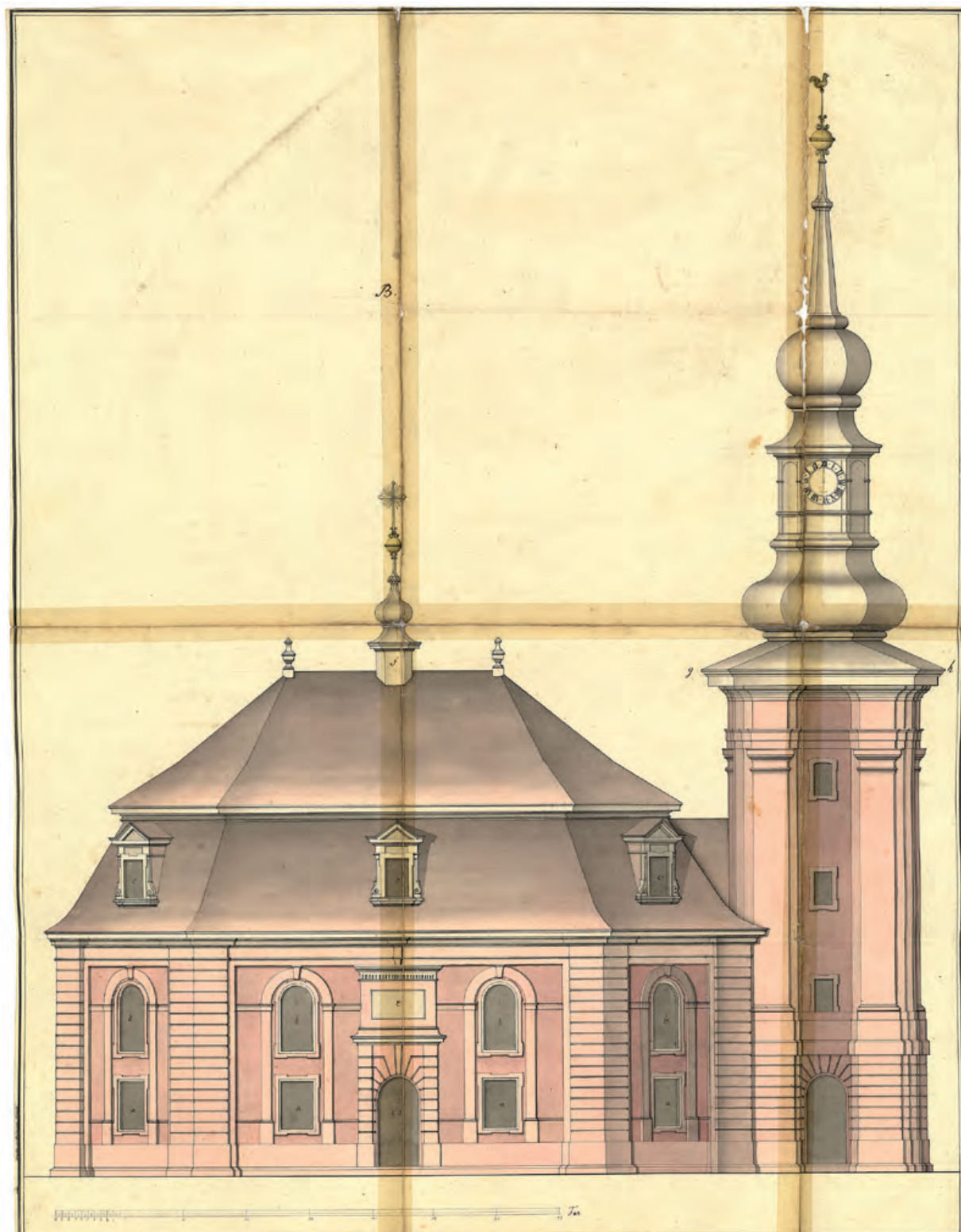


Abb. 4: Johann Adam Richter, Entwurf für den Neubau der Kirche in Neumünster: Aufriss Nordfront („Riss B“), 1772, Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 105 Nr. 901

Alle Pläne für anspruchsvollere öffentliche Bauten mussten aber vom König approbiert werden und durchliefen zuvor die Kontrolle des Landbaumeisters. Dieser „korrigierte“ zusammen mit seinen Mitarbeitern einen großen Teil der ihm vorgelegten Entwürfe und brachte im Einzel-

fall auch eigene Konkurrenzprojekte zur Ausführung, so dass die Wahl des Architekten bei kommunalen Bauten de facto nicht immer frei war. Interessant ist hier vor allem der traditionsorientierte Sakralbau der Herzogtümer. Wie schon Werner Jakstein 1937 in seiner Hansen-Monogra-

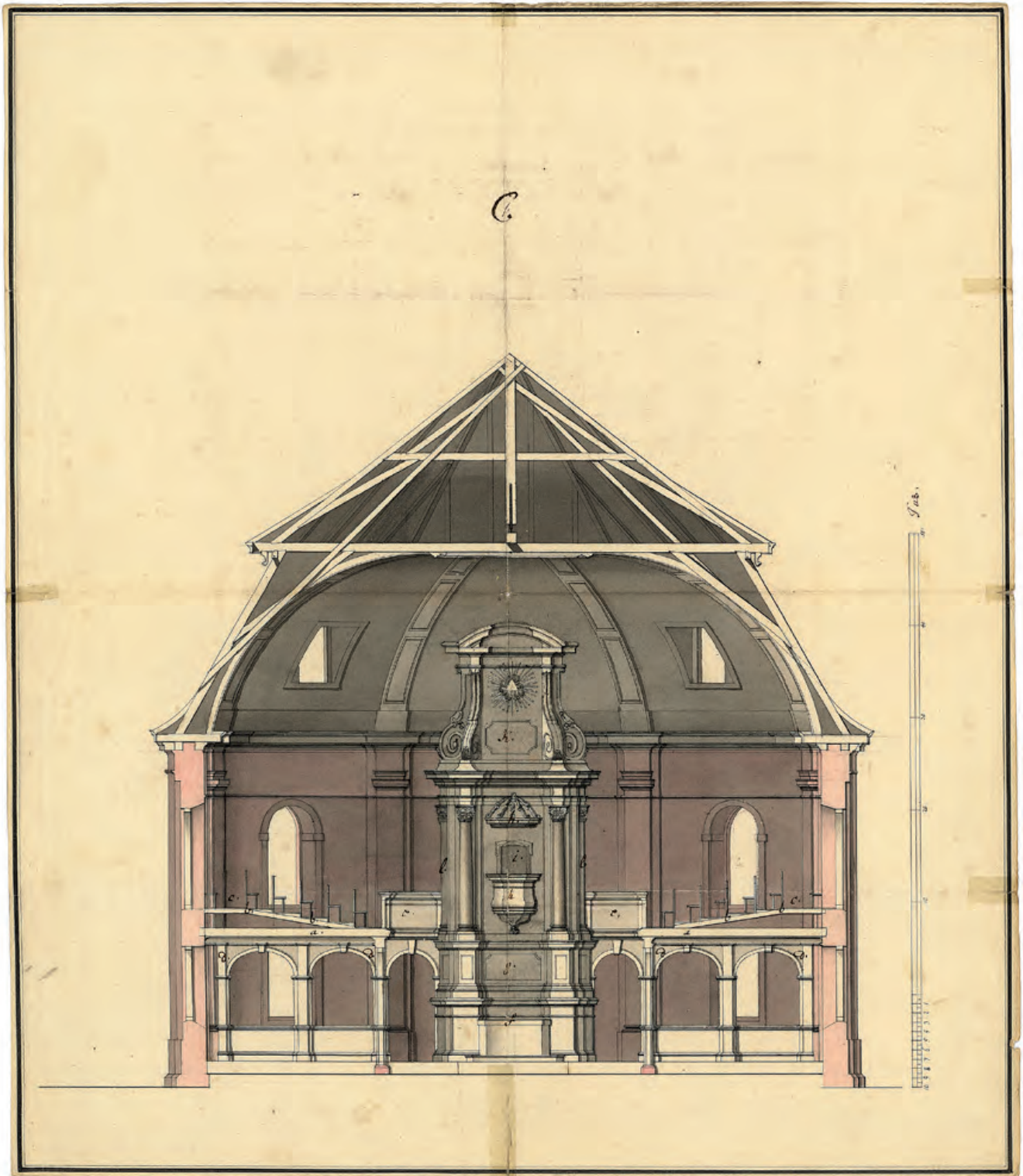


Abb. 5: Johann Adam Richter, Entwurf für den Neubau der Kirche in Neumünster: Schnitt Innenraum („Riss C“), 1772, Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 105 Nr. 901

phie bemerkte, fiel das Urteil der Zeitgenossen über die Kirchenentwürfe des Landbaumeisters oft sehr „herb“ aus. Die Gründe dafür waren vielfältig: der Verlust der alten Sakralbauten, die hohen, mit den Neubauten verbundenen (und von den Gemeinden zu tragenden) Kosten, die Beauftragung eines dänischen Architekten an Stelle heimi-

scher Handwerker, aber auch Gebäudetypus und Formsprache.⁶

Bis Ende des 18. Jahrhunderts dominierte in den Herzogtümern der Typus der protestantischen Predigtkirche mit einem auf Kanzel und Altar ausgerichteten zentralisierenden Langbau samt Westturm: Hierzu zählen etwa Sonnins

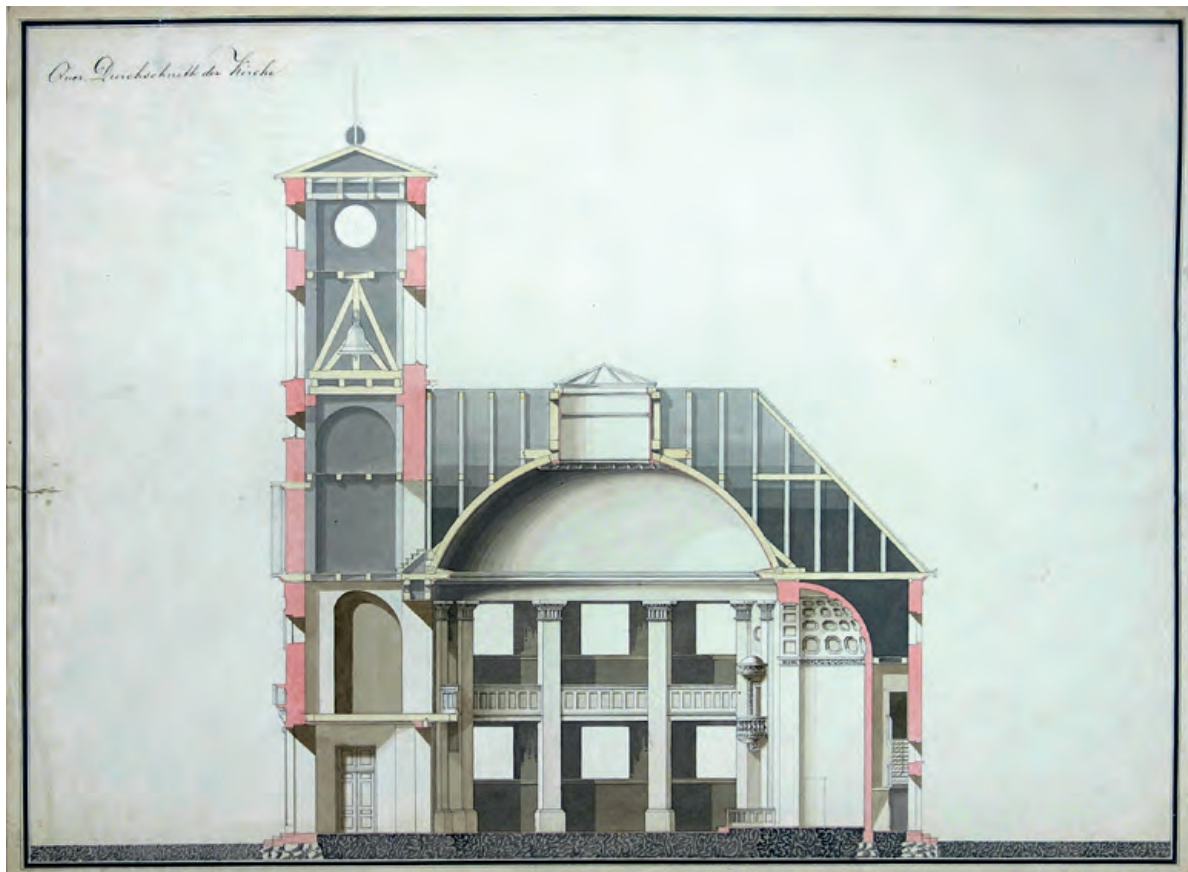


Abb. 6: Axel Bundsen, Entwurf für den Neubau der Kirche in Neumünster, Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, A NMS I, 4

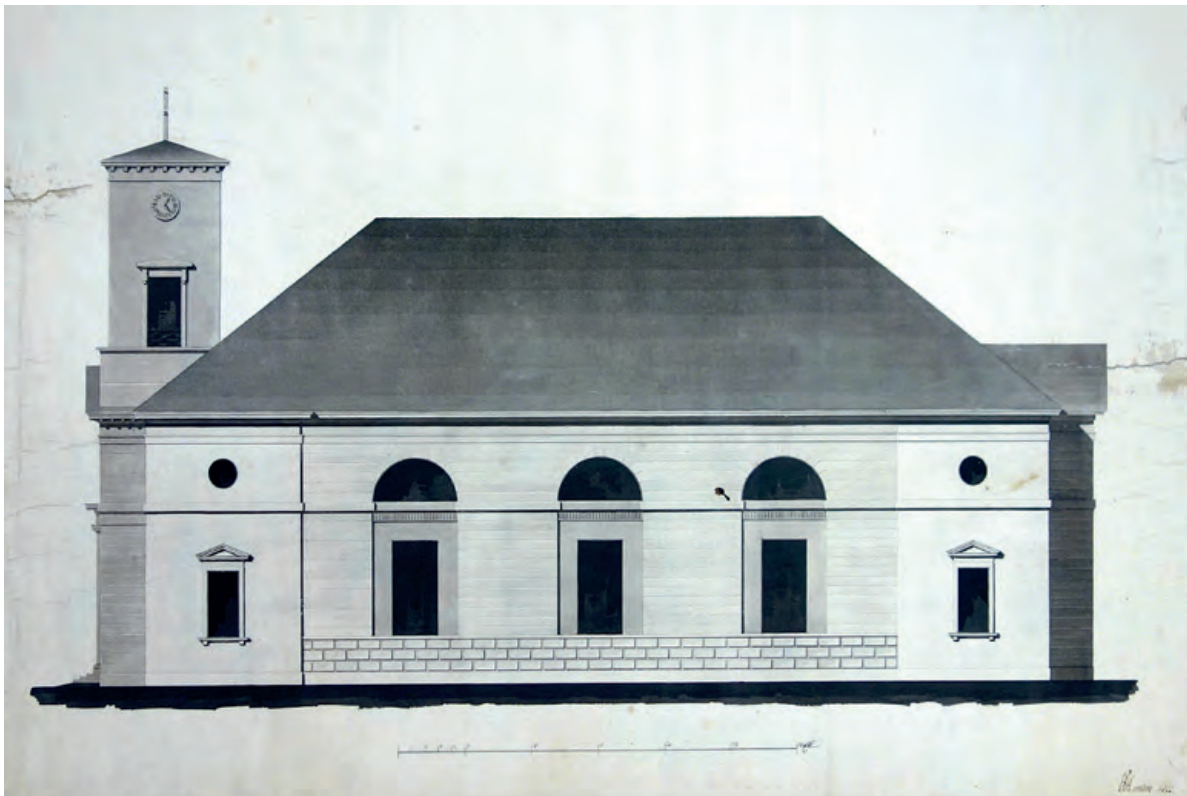


Abb. 7: Christian Frederik Hansen, Entwurf für den Neubau der Kirche in Neumünster, 1822, Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, A NMS III, 4



Abb. 8 Kirche in Neumünster, C. F. Hansen (1828–34), Blick auf die Nordfront, Foto: Eva von Engelberg-Dočkal, 2017



Abb. 9: Kirche in Neumünster, C. F. Hansen (1828–34), Blick nach Osten auf den Kanzelaltar; Foto: Eva von Engelberg-Dočkal, 2008

Kirchenneubau in Wilster (1775–81, Abb. 2) und Richters Kirche in Kappeln (1789–93). 1787 erhielt Landbaumeister Hansen vom Generalsuperintendenten und vom Landdrost den Auftrag zur Errichtung einer neuen Kirche in Quickborn (Herzogtum Holstein) und legte hierfür 1793 einen Entwurf vor.⁷ Die Kirchengemeinde wehrte sich in der Folge vehement gegen diesen Vorschlag und plädierte stattdessen für

einen Neubau am originären Standort und in identischer Form des Vorgängers,⁸ was jedoch von Kopenhagen abgelehnt wurde. Nicht geklärt ist bis heute das Verschwinden der Originalpläne von 1793; zudem wurde die zeitlich verzögerte Bauausführung anscheinend von Sabotageakten begleitet.⁹ Der schließlich 1807–09 realisierte Neubau (Abb. 3) präsentierte sich als kubischer Langbau mit halbkreisförmigen Emporenfenstern und markanten rustizierten Fensterfassungen zur Akzentuierung der äußeren Fassadenachsen, verzichtete ansonsten jedoch konsequent auf bis dato übliche Fensterrahmen. An Stelle eines Westturms, wie ihn die Gemeinde zur Aufhängung ihrer Glocke wünschte, wurde die Eingangsfront zudem von einem klassizistischen Dreiecksgiebel überspannt. Der Neubau wich damit sowohl von der lokalen Bauweise wie auch dem gängigen Sakralbautypus in den Herzogtümern ab. Hinzu kam ein neuer Raumtypus in Form eines gestreckten Saals mit ausgeschiedenen Eckräumen und Säulenreihen als Träger der seitlichen Emporen.¹⁰ Dennoch zeigt der ausgeführte Kirchenbau ein Entgegenkommen des Architekten: So kann der Dachreiter als Kompromiss gegenüber dem turmlosen Ideal des Landbaumeisters gesehen werden, ebenso der Verzicht auf Putzfassaden, das ungewöhnliche (eventuell die Position der Taufe markierende) Spiegelgewölbe in der Decke des Kirchenschiffs und die asymmetrische Erschließung mit einem weiteren Zugang von Norden entsprechend dem Vorgängerbau.¹¹

Widerstand gegen Hansens Pläne gab es auch bei der Kirche in Neumünster (Herzogtum Holstein). Für diese hatte Richter bereits 1772 einen in der lokalen Bautradition stehenden Entwurf vorgelegt, der aus Kostengründen nicht zur Ausführung kam (Abb. 4, 5).¹² Gedacht war an einen zentralisierenden Langbau mit Mansarddach und Westturm samt hoher, mehrfach gegliederter Spitze. Der gewölbte Innenraum sollte tiefe Emporen und einen mächtigen Kanzelaltar erhalten. 1797 legte Hansen zwei (heute verlorene) Neubautwürfe für die Kirche vor, weitere Vorschläge folgten 1812¹³. Grundlage war der für Quickborn entwickelte längsgerichtete Saaltypus in den Formen des „dänischen Klassizismus“ einschließlich einer kassettierten Decke und Säulenreihen. Das Kirchenkollegium lehnte Hansens Vorschläge 1814 ab, dennoch wurde eine der Varianten 1818 vom König approbiert.¹⁴ Daraufhin reichten die Juraten des Kirchspiels 1819 einen Konkurrenzentwurf des seit 1791 in den Herzogtümern ansässigen dänischen Akademieabsolventen Axel Bundsen (1768–1832) ein. Offenbar wünschten die Juraten eine Anlehnung an die Ratzeburger Stadtkirche (1787–91),¹⁵ eine nach Entwurf von Johann Friedrich Laves, Landbaumeister in Kurhannover, errichtete Predigtkirche mit quer gerichtetem Saal und zweigeschossigen Emporen. Bundsens Entwurf ist in sechs Blättern überliefert,¹⁶ die einen quer orientierten Saal mit Mittelrisaliten an den Langseiten zeigen. Eine Zentrierung des Innenraumes erfolgt durch eine auf 12 Stützen lastende Kuppel und die seitlichen Emporen (Abb. 6). Gemeinsamkeiten mit der Ratzeburger Kirche be-



Abb. 10 Hans Petersen (gen. Pomp), Nachzeichnung eines Neubauentwurfs für die Kirche in Husum, vor 1814, gezeichnet von P. Petersen, 22. Februar 1819, Aquarell, Nordfrieslandmuseum/Nissenhaus Husum, Inv.Nr. B 1774, Fotograf Sönke Ehlert

stehen in der Querorientierung, dem Mittelrisalit der Eingangsfront und der reduzierten, flächigen Fassadengliederung, Abweichungen in der klassizistischen Formensprache mit Kuppelrund, kassettierter Chorkalotte und antikisierenden Pfeilern. Ausschlaggebend für die Entscheidung der Gemeinde scheint daher neben einer kostengünstigeren Ausführung vor allem Bundsens Anlehnung an die Tradition der Predigtkirche gewesen zu sein.¹⁷ Entsprechend richteten die

den Pfeilern. Ausschlaggebend für die Entscheidung der Gemeinde scheint daher neben einer kostengünstigeren Ausführung vor allem Bundsens Anlehnung an die Tradition der Predigtkirche gewesen zu sein.¹⁷ Entsprechend richteten die



Juraten eine Bittschrift an den König, wonach, anstelle des bereits genehmigten Entwurfs des Landbaumeisters, Bundsens Projekt zur Ausführung kommen solle. Dabei wird wiederholt die Formgebung von Hansens Entwurf kritisiert. So erinnerte man etwa an „[...] auftretende Zweifel über die Größe und äußere Form des neuen Gebäudes [...]“.¹⁸ Zudem bemängelten die Juraten den unpassenden „Prunk“ von Hansens Entwurf: „Der Bau nach diesem Risse wird daneben zu prächtig und geschmackvoll für eine bloße Landkirche. [...]“¹⁹. Die Befürchtung war dabei, dass „[...] unser Gotteshaus mit Säulen und andern kostbaren Zierrathen der Baukunst prangt!“²⁰, dies abweichend von der regionalen Bautradition der protestantischen Predigtkirche mit ihren meist schlichten Backsteinfassaden. Bei Bundsens Entwurf betonte man dagegen, dass die „[...] Außenseite und innere Einrichtung [...] den örtlichen Verhältnissen unserer Gemeinde entspreche.“²¹ Schließlich wünschten die Juraten „[...] einen hier im Lande wohnenden Architeckteur [sic]“ zu beauftragen²² – das heißt keinen dänischen Beamten aus der fernen Hauptstadt des Gesamtstaats. Hansen entwickelte daraufhin 1822 einen neuen kleineren und damit auch kostengünstigeren Entwurf (Abb. 7), der vor Ort aber ebenfalls nicht auf Zustimmung stieß.²³ Die Gemeinde äußerte in der Folge zahlreiche Änderungswünsche. Abgesehen von einem Turm sollten demnach die Außenfassaden in Sichtbackstein ausgeführt werden und unverputzt bleiben.²⁴ Auch hier be-

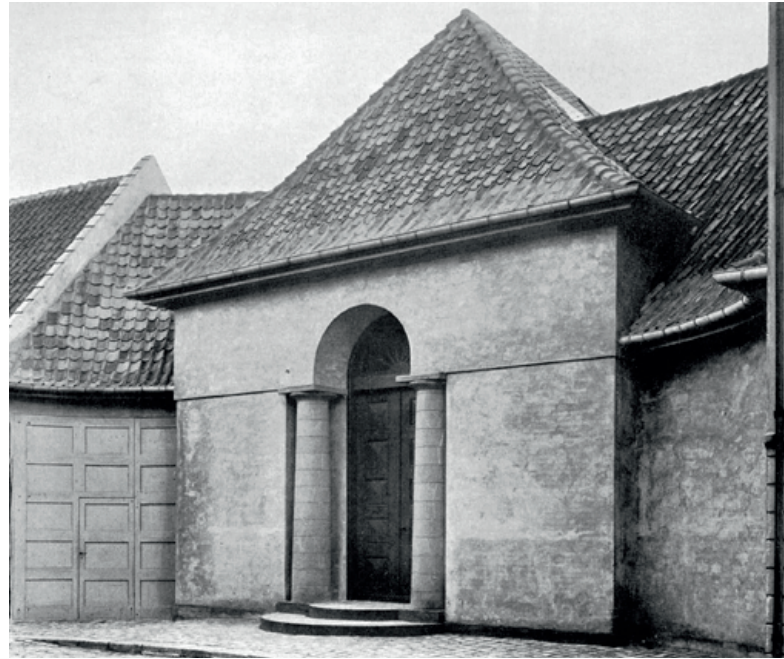


Abb. 12: Kunstmuseum Faaborg, Insel Fünen/Dänemark, Carl Petersen, 1912–14, Kay Fisker und Francis Rowland Yerbury, Hrsg.: *Moderne dänische Architektur*, Berlin 1927, Taf. XL

◁ Abb. 11: Hans Petersen (gen. Pomp), Nachzeichnung eines Neubauentwurfs für die Kirche in Husum, „Carte V“, vor 1814, gezeichnet März 1819, Nordfrieslandmuseum/Nissenhaus Husum, Inv.Nr. B 1775

mühte sich Hansen, der Gemeinde entgegenzukommen. Ergebnis war nach diversen weiteren Entwurfsvarianten ein Kompromiss, der in Neumünster ein besonders originelles wie architektonisch bedeutendes Gebäude (1828–34, Abb. 8, 9) hervorbrachte. Abgesehen von dem niedrigen, aber markanten Turm entstand wieder ein Sichtbacksteinbau, nun allerdings in dem Vorort weniger gebräuchlichen und den Neubau dadurch hervorhebenden gelben Steinen.²⁵

Ähnlich war der Verlauf beim Neubau der Husumer Kirche (Herzogtum Schleswig). Hier legte unter anderem der örtliche Zimmermeister Hans Petersen gen. Pomp Entwürfe vor (Abb. 10, 11), die noch ganz in der Bautradition der Herzogtümer verankert sind – und kaum den Vorstellungen des Landbaumeisters entsprochen haben dürften. Von Bundsen stammt ein (Ideal)Entwurf für einen Zentralbau auf quadratischem Grundriss, der eventuell im Kontext der Husumer Planungen entstand.²⁶ Bundsen folgt hier dem in den Herzogtümern etablierten Typus des Zentralbaus entsprechend den oktogonalen Kirchen von Cai Dose in Hörnerkirchen (1749–52) und Rellingen (1754–56) und den Kirchen in Niendorf (1769–70) von Heinrich Schmidt und Großenaspe (1769–72) von Richter. Die Gegenüberstellung mit Hansens Entwürfen zeigt deutliche formal-gestalterische, aber auch typologische Unterschiede. Auch hier erreichte die Gemeinde schließlich einen Kompromiss. So entstand 1829–33 ein stark gelängter Bau in Anlehnung an den mittelalterlichen



Abb. 13: Herrenhaus Krummendiek, wohl F. C. Heylmann und C. F. Hansen, 1811–17,
Foto: Meinrad von Engelberg, 2008

Vorgänger samt markantem Westturm, wiederum in gelbem Backstein.

Einer der Gründe für den Widerstand der Gemeinden gegen die Projekte des dänischen Baubeamten war somit die Fremdheit gegenüber der in Kopenhagen gelehrten Architektursprache des Gesamtstaats, die „äußerst heftige Gemütsbewegung“²⁷ der lokalen Akteure steht für das Aufeinanderprallens der beiden Kulturen. Die Ablehnung richtete sich sowohl auf das von der Bautradition der Herzogtümer abweichende Schema des (verputzten) Langbaus ohne Turm als auch den „fremden“ Stil²⁸. Dabei ging es aber nicht nur um die modernen klassizistischen Bauformen, die beispielsweise auch Bundsens Gegenentwurf für Neumünster zeigte. Vielmehr störten sich die Gemeinden an der markanten, zu repräsentativen Gestaltung, erzeugt durch die quaderförmigen Baukörper mit Säulen und kassettierten Decken. Laut Jakstein konnte Hansens Entwurf für Neumünster somit „[...] überhaupt nur durch den Machtanspruch des Königs entstehen [...]“.²⁹ Tatsächlich bilden die Kirchenneubauten in Quickborn, Neumünster und Husum aber Kompromisse zwischen den Vorstellungen der staatlichen Akteure und denen der Gemeinden.

Im Gegensatz zu den Sakralbauten kamen bei anderen anspruchsvolleren öffentlichen Gebäuden in den Herzogtümern vielfach die Formen des „dänischen Klassizismus“ zur Ausführung. Private Bauvorhaben wie Herren- und Landhäuser zeigten um 1800 ein insgesamt breites Spektrum, das den „dänischen Klassizismus“ wie auch traditionelle oder kanonische klassizistische Lösungen umfasste.³⁰ Hier wurde vermutlich mit der Wahl der Formsprache auch die Zuge-

hörigkeit zur lokalen Identität bzw. zum dänischen Gesamtstaat betont.³¹

Als eine von der Kopenhagener Kunstakademie lancierte und von den Baubeamten im Gesamtstaat verbreitete Bauweise entwickelte sich der Kopenhagener Klassizismus um 1800 zu einer Art „dänischem Staatsstil“. So sahen es offenbar auch die dänischen Nachkommen im frühen 20. Jahrhundert: Als man sich im Zuge der Heimatschutzarchitektur auf die eigene Bautradition berief, war dies in der preußischen Provinz Schleswig-Holstein vor allem die spätbarocke Bauweise der Herzogtümer.³² Im Königreich Dänemark griff man dagegen auf die Architektur C. F. Hansens und der anderen Akademieabsolventen zurück, also auf das Erbe aus der Zeit des Gesamtstaats. Dieses schloss auch die Bauten in den vormaligen – seit 1866 aber preußischen – Herzogtümern ein. So zeigt etwa das von dem dänischen Architekten Carl Petersen errichtete Museum in Faaborg auf Fünen (1912–14, Abb. 12) große Ähnlichkeit mit dem 100 Jahre zuvor wohl nach Entwurf von Hansen und Heylmann erbauten Herrenhaus Krummendiek in Holstein (1811–17, Abb. 13). Im Rückblick wurde damit auf die um 1800 intendierte enge Anbindung von Kronland und Herzogtümern verwiesen, die tatsächlich aber wenige Jahrzehnte später schon einer neuen Realität gewichen war.

Résumé

Les deux duchés, « indivisibles à jamais » pendant des siècles, se trouvèrent dans une situation aussi particulière

que complexe : respectivement dans la partie la plus septentrionale du Saint Empire romain et de la Confédération allemande, et en même temps, sous le règne du roi danois Holstein, étroitement lié à Schleswig, ils formèrent une interface entre deux cultures. Cette configuration est devenue particulièrement explosive avec la politique d'« État globale » du XVIII^e siècle, qui visait un empire unifié gouverné de façon centralisée depuis Copenhague.

Un rôle important a été joué ici par l'industrie du bâtiment, qui est désormais déterminée par les diplômés de l'Académie des Beaux-Arts de Copenhague. C. F. Hansen fut le premier Danois à occuper le poste d'architecte de travaux publics de Holstein depuis 1784 ; son architecture rompit avec l'architecture baroque tardive locale et se heurta à la résistance de la population. Cette "architecture de l'État danois" n'a pas été diffusée en dehors de l'État dans son ensemble. Ce classicisme spécifique était à l'origine une importation européenne et n'est devenu un "style danois" que par sa constance formelle et son utilisation cohérente.

Quand, au début du XX^e siècle, au cours de l'architecture Heimatschutz, on se référait à sa propre tradition de construction, c'était la méthode de construction baroque tardive – allemande – du Schleswig-Holstein prussien. Cependant, à la même époque au Danemark, l'héritage danois de C. F. Hansen et ses bâtiments dans les duchés autrefois gouvernés par les dynasties danoises ont été utilisés.

Autorin

Eva von Engelberg, Prof. Dr., Studium der Kunstgeschichte in München und Bonn, Promotion in Augsburg. Wiss. Volontärin am Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Lehrtätigkeit an der CAU in Kiel. Wiss. Mitarbeiterin an der HCU Hamburg und der Bauhaus-Universität Weimar, Postdoc in der DFG-Forscherguppe „Medien und Mimesis“. Mitglied im Kollegium des Graduiertenkollegs „Identität und Erbe“. Habilitation an der Bauhaus-Universität Weimar, 2017–2019 dort Vertretung der Professur Theorie und Geschichte der modernen Architektur. Seit 2019 Professur für Architekturgeschichte an der Universität Siegen.

Eva von Engelberg, Prof. Dr., Etudes d'histoire de l'art à Munich et Bonn, doctorat à Augsburg. Stagiaire scientifique à l'Office d'Etat pour la conservation des monuments du Schleswig-Holstein, activité d'enseignement à l'université Christian Albrecht de Kiel. Assistant de recherche à l'université HafenCity de Hambourg et à l'Université Bauhaus de Weimar, chercheur postdoctoral au sein du groupe de recherche DFG « Media and Mimesis ». Membre du groupe de formation à la recherche « Identité et patrimoine ». Habilitation à l'Université Bauhaus de Weimar, 2017 représentation de la chaire Théorie et histoire de l'architecture moderne. Depuis 2019 Professeur d'histoire de l'architecture à l'Université de Siegen.

¹ Dieser Beitrag basiert auf der noch unpublizierten Habilitationsschrift der Verfasserin „Dänische Architektur um 1800 – Der Klassizismus als Staatsstil? Aspekte der Baupolitik in den Herzogtümern Schleswig und Holstein“, Bauhaus-Universität Weimar, 2016. Ein auf diesem Vortrag aufbauender, ergänzter und erweiterter Beitrag erscheint in dänischer Sprache in „Architectura. Arkitekturhistorisk rsskrift“, Kopenhagen.

² Vgl. Eva von Engelberg-Dočkal: „Dänischer Klassizismus“ in den Herzogtümern, in: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (Hrsg.): Denkmalpflege braucht Substanz, Beiträge zur Denkmalpflege in Schleswig-Holstein, Bd. 6, Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland und 83. Tag für Denkmalpflege, Kiel 2017, S. 15–26, hier S. 17–19; 22 f.

³ Bernd Müller: Johann Adam Richter 1733–1813. Studien zu den Tätigkeiten eines Landbaumeisters, Frankfurt am Main u. a. 1996, S. 21; Hermann Heckmann: Baumeister des Barock und Rokoko in Mecklenburg, Schleswig-Holstein, Lübeck und Hamburg, Berlin 2000, S. 78 f. Richter war bis 1804 im Amt, ebenso von Motz als Landbaumeister von Schleswig.

⁴ Carl-Heinrich Seebach: Friedrich Christian Heylmann, in: Nordelbingen. Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 35, 1966, S. 81–102; Engelberg-Dočkal 2017 (wie Anm. 2), S. 22–24.

⁵ Vgl. Hermann Hipps Charakterisierung von Hansens Architektur als „großer Stil“: Das Landhaus Abbema, vulgo Rainville, in: Bärbel Hedinger, Hrsg.: Rainvilles Fest. Panorama, Promenade, Tafelrunde. Ein französischer Lustgarten im dänischen Altona, Hamburg 1994, S. 87–106, hier S. 10; Engelberg-Dočkal 2017 (wie Anm. 2), S. 20 f.; Eva von Engelberg-Dočkal: Die Architektur der Hansestädte um 1800 – Hamburg und Lübeck im Vergleich zum dänischen Gesamtstaat, in: Kerstin Petermann, Anja Rasche und Gerhard Weilandt, Hrsg.: Hansische Identitäten, Coniunctiones. Beiträge des Netzwerks Kunst und Kultur der Hansestädte Bd. 1, Petersberg 2017, S. 43–56, hier v. a. S. 43 f., 46–48.

⁶ Werner Jakstein: Landesbaumeister Christian Friedrich Hansen, der nordische Klassizist, Neumünster 1937, S. 71 f.

⁷ Vgl. Promemoria, Generalsuperintendent Adler und Landdrost Levetzau an die Deutsche Kanzlei, 28. 5. 1799: Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 11, Nr. 12290 I.

⁸ Schreiben des Pinnebergischen und Altonaischen Oberkonsistoriums, Betreff den Bau der Kirche zu Quickborn, o. J. [1804], Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 65.2, Nr. 3723 I. Eva von Engelberg-Dočkal: C. F. Hansens Kirche zu Quickborn (1807–09). Überlegungen zu einer Planzeichnung in der Grafischen Sammlung des Museum Behnhaus Drägerhaus Lübeck, in: Nordelbingen. Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 84, 2015, S. 33–50, hier S. 44.

- ⁹ Jürgen Hühnke, Gert Willner und Herbert Lau: Quickborn. Ein Stadtbild, Norderstedt 1984, S. 44; Jürgen Hühnke: Kaspel Quickborn, dort: „(Kirchen-)Bauherren wider Willen“, in: Gerhard Feindt, Hrsg.: 1589–1809–1989 Kirchengemeinde Quickborn: Vierhundert Jahre Berichte und Bilder aus der ev.-luth. Kirchengemeinde Quickborn, Quickborn 1989, o. S.
- ¹⁰ „Grundform“ bzw. „Grundtypus“: Hakon Lund und Anne Lise Thygesen: C. F. Hansen, Übersetzung aus dem Dänischen (1995), 2 Bde, München/Berlin 1999, S. 543. Vgl. Paul Zubek, Die Kirchenbauten C. F. Hansens in Schleswig-Holstein, in: Gerhard Wietek, Hrsg.: C. F. Hansen 1756–1845 und seine Bauten in Schleswig-Holstein, Bd. 23, „Kunst in Schleswig-Holstein“, Neumünster 1982, S. 45–52.
- ¹¹ Engelberg-Dočkal 2017 (wie Anm. 5), S. 45 f.
- ¹² Müller 1996 (wie Anm. 3), S. 104 f., 112–114, 134–136.
- ¹³ Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Kiel: Präsentationsblätter „Hinter Fassade“ (Ostseite, A NMS II, 6), „Fassade der Kirche No 1“ (Westfront, A NMS II, 10) und fünf Nachzeichnungen (A NMS II, 1–5).
- ¹⁴ Lund/Thygesen 1999, S. 551. Approbierter Fassadenentwurf: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Kiel (A NMS II, 6).
- ¹⁵ Seebach 1966 (wie Anm. 4), hier S. 99.
- ¹⁶ Undatierte und unsignierte Blätter, Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Kiel: A NMS I, 1–6: Lund/Thygesen 1999 (wie Anm. 10), Abb. S. 554 f.; Alexandra Schwarzkopf: Axel Bundsen. Um 1800. Dänisch-Deutsche Architektur an der Epochenschwelle, Kiel/Hamburg 2017, hier S. 321–323, Abb. 142–145. Zuschreibung von weiteren Kirchenentwürfen im Landesarchiv Schleswig-Holstein als Arbeiten für Neumünster „Lit. A, Nummer 1, 2, 3“, Abt. 402, BX, 10c–e: Astrid Wehser: Axel Bundsen (1768–1832), in: Nordelbingen. Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Teil 1, Bd. 60, 1991, S. 89–137; Teil 2, Bd. 61, 1992, S. 19–48, hier S. 127 f. Abb. 23 f., S. 129; Schwarzkopf 2017, S. 323, Abb. 146, S. 322.
- ¹⁷ Als freischaffender Architekt passte sich Bundsen den jeweiligen Vorstellungen der Bauherren an und konnte auf diese Weise auch länderübergreifend tätig sein. Zu Bundsen zuletzt: Schwarzkopf 2017 (wie Anm. 16), hier S. 350.
- ¹⁸ Juraten der Fleckenskirche Neumünster an Frederik VI., 22. 6. 1819: zitiert nach: Wilhelm Runge: Aus der Geschichte des Kirchspiels Neumünster, Neumünster 1913, S. 97–105, hier S. 97 f.; vgl. Werner Jakstein: C. F. Hansens Vicelinkirche in Neumünster, in: Bau-Rundschau, 10. Jg., Nr. 1–2, 15. 1. 1919, S. 3–14, hier 4–13.
- ¹⁹ Ebda.: Runge 1913 (wie Anm. 18), S. 102.
- ²⁰ Ebda.: Runge 1913 (wie Anm. 18), S. 102.
- ²¹ Ebda.: Runge 1913 (wie Anm. 18), S. 103.
- ²² Ebda.: Runge 1913 (wie Anm. 18), S. 103.
- ²³ Runge 1913 (wie Anm. 18), S. 134; Lund/Thygesen 1999 (wie Anm. 10), S. 555.
- ²⁴ Lund/Thygesen 1999 (wie Anm. 10), S. 555 f., 558.
- ²⁵ Vgl. die Deutung des gelben Steins als höherwertig gegenüber rotem sowie als Ersatz für Putzfassaden: Britta Heinrich: Material und Wahrheit. Der Backstein bei Christian Frederik Hansen, unpublizierte Magisterarbeit Hamburg, FB Kulturgeschichte, 1996.
- ²⁶ Als Entwürfe für die Kirche in Neumünster: Wehser 1991/92 (wie Anm. 16), S. 127 f. Abb. 23 f., S. 129; Schwarzkopf 2017 (wie Anm. 16), S. 323, Abb. 146, S. 322. Die Entwurfsphase beider Kirchen verlief zeitlich weitgehend parallel.
- ²⁷ Jakstein 1919 (wie Anm. 18), S. 3.
- ²⁸ Vgl. „Der ‚fremde‘ Stil tat sein übriges, er wirkte vollends ungünstig auf die Stimmung der Bürger [...]“: Jakstein 1937 (wie Anm. 6), S. 72.
- ²⁹ Jakstein 1937 (wie Anm. 6), S. 72.
- ³⁰ Zu einer gemeinsamen „dänisch-deutschen“ Architektur in Nordelbingen als ein „Ineinanderströmen deutsch-protestantischer und dänisch-gesamtstaatlicher Werte“: Schwarzkopf 2017 (wie Anm. 16), S. 348. Vgl. den Verweis auf den symbiotischen Charakter der nordelbischen Architektur um 1800, hier mit den Orientierungspunkten Kopenhagen und Berlin: ebda., S. 18; diese Charakterisierung erfolgt jedoch ohne Differenzierung nach Bauaufgabe und Staatsgebiet (die beiden Herzogtümer, das Königreich Dänemark, die Freie Reichstadt Hamburg).
- ³¹ Vgl. die Gegenüberstellung der Herrenhäuser Emkendorf und Knoop im Herzogtum Holstein, wobei ersteres in den 1790er Jahren der Tradition folgend umgebaut und letzteres zur selben Zeit abgebrochen und durch einen Neubau im „dänischen Klassizismus“ ersetzt wurde: Engelberg-Dočkal 2017 (wie Anm. 2), S. 16 f.
- ³² Eine Ausnahme bildet das Altonaer Baupflegeamt mit Werner Jakstein als Verfechter des „dänischen Klassizismus“. Zu Jakstein: Olaf Bartels, Architektur als nationale Frage? Die Hansen-Rezeption durch Werner Jakstein und die Altonaer Architektur zwischen 1910 und 1930, in: Ullrich Schwarz, Hrsg.: Christian Frederik Hansen und die Architektur um 1800, München/Berlin 2003, S. 181–194.

Architektur und Nation in Schleswig

Von Peter Dragsbo, Direktor a.D.

Schleswig – Nationale Gegensätze und Stilwandel

Mein Beitrag zu dieser Konferenz ist das Ergebnis eines vergleichenden Forschungsprojekts über den Zusammenhang von Architektur und Nation in europäischen Grenzgebieten, in denen die nationale Zugehörigkeit und die Herrschaftsansprüche wechselten.¹ Das Projekt, das 2013–14 durchgeführt wurde, erweiterte den Blick von dem deutsch-dänischen Grenzland Schleswig in die anderen Grenzgebiete des Deutschen Reiches, deren Zugehörigkeit sich nach dem Ersten Weltkrieg änderte: Elsaß, Lothringen und grosse Teile der Provinzen Posen und Westpreussen – und dazu zum Vergleich auch Südtirol. Der zeitliche Bogen des Projekts spannte sich von etwa 1850, als in Europa die Diskussion über Architektur und Nationalität entstand, bis zum Zweiten Weltkrieg.

Das deutsch-dänische Grenzland Schleswig war bis ins hohe Mittelalter ein dänischsprachiges Gebiet, entwickelte sich dann aber zu einem Grenzherzogtum. Seit 1460 unterstand auch das deutschsprachige und zum Deutschen Reich gehörende Herzogtum Holstein durch eine Personalunion dem dänischen König. Schleswig zeichnete sich im Verlauf der Jahrhunderte immer stärker durch eine Mischung von deutsch und dänisch in Sprache und Kultur aus, zum Beispiel in der Baukultur. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden – wie auch andernorts in Europa – zwei liberale Nationalbewegungen innerhalb des dänischen Gesamtstaates: Eine dänische, die auch Schleswig mit einschloss – und eine schleswig-holsteinische mit deutschen Vorzeichen. Der Konflikt um die Zugehörigkeit Schlesiws kulminierte 1848 in einem Bürgerkrieg. An dessen Ende blieb trotz des dänischen Sieges das Problem Schleswig ungelöst – und als Dänemark die internationalen Abmachungen nach dem Ersten Schleswigschen Krieg brach, kam es 1864 zum Krieg mit Preußen und Österreich. Als Folge der dänischen Niederlage wurden die beide Herzogtümer als ganzes 1866 preußische Provinz – und das blieben sie, bis 1920 eine weitgehend den Mehrheitsverhältnissen von Dänen und Deutschen entsprechende Grenze durch eine Volksabstimmung gezogen wurde.

Wie in anderen europäischen Ländern begann um die Mitte des 19. Jahrhunderts auch in Dänemark die Suche nach einem nationalen Architekturstil – diesen fand man unter anderem in der niederländischen Renaissance aus der Zeit Königs Christians IV. in der ersten Hälfte des 17. Jahrhundert. In

den Herzogtümern Schleswig und Holstein betrachtete man dagegen vor allem die Neugotik als geeignet, sich sowohl vom dänischen Klassizismus als auch vom preußischen „Hellenismus“ zu absetzen. Seit 1866 war dann aber das öffentliche Bauwesen in Preussen von der Haltung geprägt, sich als eine der westlichen Großmächte durch den Bezug zu den großen und allgemein anerkannten europäischen Stilarten darzustellen. Die Symbole der neuen preußischen staatlichen Macht in Schleswig-Holstein, wie etwa Kasernen und Verwaltungsgebäude wurden deshalb an die Formen der italienischen Renaissance angelehnt. Daneben gab es jedoch, besonders im privaten Bauen, auch die Neugotik der „Hannoverschen“ Schule mit Architekten wie Conrad Wilhelm Hase und Johannes Otzen an der Spitze.²

Nach 1890 entstanden jedoch in den Provinzen des Deutschen Reiches regionale Ausprägungen der Nationalromantik, die auf der historischen Tradition der Landschaften fußten. In Preußen entwickelte sich der Stil, der mit dem Begriff „Märkische Gotik“ bezeichnet wird.³ Es ist ein recht freier Backsteinstil, der Einflüsse sowohl aus den Hansestädten als auch von Kirchen und Stadttoren in der Mark Brandenburg aufnahm.⁴ Seit der Mitte der 1890er Jahre war das öffentliche Bauwesen in Schleswig-Holstein deshalb von der märkischen Gotik geprägt. In Nordschleswig war der Baurat der Kreise Hadersleben und Apenrade, Friedrich Wilhelm Jablonowski für die meisten öffentlichen Gebäude verantwortlich.

Das größte deutsche Projekt im nördlichen Schleswig war der Bau der Marinestandorte in Flensburg und Sonderburg, die im Zusammenhang mit dem Aufbau einer deutschen Hochseeflotte und einer teilweisen Verlagerung aus Kiel standen. Der erste Entwurf stammte von Franz Schwechten, einem der Lieblingsarchitekten Kaiser Wilhelms II. Die Ausführung lag aber schließlich in den Händen von zwei Marinearchitekten. Adalbert Kelm baute die Marineschule Flensburg-Mürwik in Anlehnung an die deutsche Backsteingotik; Eugen Fink gestaltete die Marinestation in Sonderburg nach dem Vorbild der deutschen Ordensburg Marienburg, allerdings mit einem sehr freien Einsatz von Jugendstilmotiven.⁵ (Abb. 1)

Kaiser Wilhelm II. hatte nach seiner Thronbesteigung 1888 gemeinsam mit Franz Schwechten versucht, einen Nationalstil für das Deutsche Reich zu entwickeln, die sich auf die romanischen Bauten des 12. Jahrhunderts bezog. Diese „hohenstaufische“ Romanik wurde vor allem in den Städ-



Abb. 1: Die Marineschule Mürwik bei Flensburg 1908. Zusammen mit der Marineschule in Sonderburg das größte nationale Bauprojekt des Kaiserreiches in Schleswig. 1908–09 in märkisch-hanseatischer Neugotik gebaut (Architekt: Adalbert Kelm). Denkmalamt Flensburg, Foto: Søren Petersen, Sonderburg

ten, die als „deutsche Grenzburgen“ bezeichnet wurden, verwendet: Metz in Lothringen und Posen in Polen. Wenn in Sonderburg und Flensburg-Mürwik die Backsteingotik der bestimmende Baustil war, so hängt es damit zusammen, dass die Marine sich sowohl als Erbe des Deutschen Ordens als auch als selbständiges, modernes Verwaltungsorgan innerhalb des Deutschen Reiches betrachtete.⁶

Aufgrund der zunehmenden Unterdrückung des dänischen Bevölkerungsteils in Nordschleswig wurde dieser nationalromantische Stil jedoch als ein Symbol der deutschen Machtpolitik aufgefasst. Eine führende Persönlichkeit der Dänischgesinnten schrieb 1908: „Diese Gebäude sind hässlich, wo immer sie stehen mögen, aber sie sind doppelt hässlich in Nordschleswig.“⁷

Zur gleichen Zeit entwickelte sich Europa, und damit auch Dänemark und Deutschland, zum Schauplatz einer sozialen und kulturellen Reformbewegung. In der Architektur führte dies zu einer Abkehr vom Historismus. Besonderen Einfluss gewann die in den 1890er Jahren entstandene Heimatschutz-Bewegung manifestiert in dem mehrbändigen Werk der „Kulturarbeiten“ von Paul Schultze-Naumburg. 1904 wurde der Bund Heimatschutz gegründet; überall entstanden Heimatschutz- und Baupflege-Vereine.⁸

In Nordschleswig fand das beim Bau des neuen Kreishauses in Tondern 1908 seinen Ausdruck, nach einem Wettbewerb von den Berliner Architekten Paulus, Dinklage und Lilløe erbaut. Daraufhin gründete der dortige Landrat Friedrich Wilhelm Rogge zusammen mit Architekten, die den Heimatschutz vertraten, und anderen örtlichen Interessierten den Verein „Baupflege Tondern“, als ersten Verein dieser Zielsetzung in Schleswig-Holstein. Im Verlauf weniger Jahre gelang es durch Werbemaßnahmen, Schulung von Baumeistern und die Bewertung von Gebäuden, ein Bewusstsein für eine „bodenständige Bauweise“ sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Bauvorhaben zu wecken. Als Vorbilder dienten in die Gebäude rund um den Ort Mögeltondern im westlichen Schleswig. So entstand die Basis für einen schleswig-holsteinischen Heimatstil. Eines der ersten gebauten Beispiele des Stils war die deutsche Volkshochschule in Tingleff, erbaut 1908 – ein deutscher Versuch, der erfolgreichen dänischen Volkshochschulbewegung entgegenzutreten.⁹ (Abb. 2)

In den Jahren 1900 bis 1910 entstand ebenfalls die erste Welle einer dänischen Gegenarchitektur in Nordschleswig. Als die dänische Bewegung in Nordschleswig in den 1890er Jahren sich als ein kleines „Vereins-Dänemark“ zu orga-



Abb. 2: Die frühere deutsche Volkshochschule in Tingleff 1908. Das erste echte Versuch in einer schleswigschen Heimatstil zu bauen. (Architekten: Paulus, Dinklage und Lilloe, Berlin), Foto: Søren Petersen, Sonderburg

nisieren begann, entstand ein Bedarf an eigenen Gemeinschaftsgebäuden, so z. B. an „freien“ Kirchen und Versammlungshäusern. Zu Beginn waren die dänischen Versammlungshäuser von der Bauweise der örtlichen Maurermeister geprägt, aber bis 1914 entstand zunehmend eine Konkurrenz zwischen den beiden „Kulturprojekten“ in Nordschleswig, in der beide Seiten das Beste aus ihrer jeweiliger Kultur zeigen wollten.¹⁰

Da unter den Architekten in Schleswig-Holstein noch um 1900 keine dänisch gesinnten waren, musste die dänische Bewegung auf reichsdänische Architekten zurückgreifen – vor allem auf jene, die der nationalen Bewegung im Umfeld der dänischen Volkshochschulen verbunden waren. Merkmale der dänischen Architektur in Nordschleswig waren unter anderem die grosse Versammlungshäuser *Folkehjem* – „Volksheim“ in Apenrade (Abb. 3) und *Sønderborghus* in Sonderburg, das letzte von Martin Nyrop – dem Architekten des berühmten Kopenhagener Rathauses – entworfen.¹¹

Gleichzeitig wuchs aber auch eine Gruppe junger dänischer Architekten heran, die in Opposition zu den großen dänischen Nationalromantikern standen. Sie besuchten mehrmals Nordschleswig, um durch eine architektonische Landesaufnahme Inspiration für einen neuen dänischen Baustil zu finden, der seine Wurzeln in der Volkstradition vor der Industrialisierung haben sollte. Diese Inspiration wurde im

westlichen Schleswig gefunden und gab in dem „alten“ Dänemark Anlass zur Entwicklung der neuen dänischen Heimatarchitektur, *Bedre Byggeskik* – „besseres Bauen“. Wie einer der älteren Nationalromantiker es ausdrückte, kam in Kopenhagen ein Kampfruf auf, der die Ablehnung der älteren Architektur zum Ausdruck brachte: „Nieder mit Italien – es lebe Mögeltondern!“.

Es war wiederum die von Mögeltondern ausgehende Inspiration, die den Anstoß für die Entwicklung eines Heimatstils in Dänemark gab – der dann ab etwa 1910 von dänischen Architekten auch im preußischen Nordschleswig angewandt wurde. So wurde Bauwerke, dem schleswig-holsteinischen Heimatstil sehr ähnlich, sowohl von junge Kopenhagener als auch dänischgesinnten einheimischen Architekten erbaut.¹²

Somit war ein fast identischer Heimatstil in Schleswig-Holstein und Dänemark entstanden (mit Mögeltondern als Vorbild für beide), der sowohl von Dänischgesinnten als auch von Deutschgesinnten in Schleswig genutzt wurde. Aber trotz dieses gleichen Stils stand er für unterschiedliche Inhalte. Von der deutsch-schleswig-holsteinischen Seite war der Heimatschutzstil das Symbol einer regionalkulturellen Abkehr von Preußen sowie Ausdruck einer Hoffnung, dass sich ein friedliches, multinationales und multikulturelles Schleswig-Holstein innerhalb des Deutschen Reiches entwickeln könne.



Abb. 3: Dänische Gegenarchitektur in Schleswig: Das Versammlungshaus „Folkehjem“ in Apenrade 1910, in dänischer Nationalromantik mit Anlehnung an den „grundtvigianischen“ Volkshochschulen gebaut (Architekt: Johannes Magdahl Nielsen, Kopenhagen), Foto: Søren Petersen, Sonderburg

Viele der öffentlichen Bauten der Jahre um 1910 bis 1912 gehörten zu einer bewussten deutschen Kulturoffensive, nachdem die preußische Zwangspolitik gegenüber der dänischgesinnten Bevölkerung mit Haft, Ausweisung und Kolonialisierung gescheitert war, in deren Kielwasser neue Volks- und Oberrealschulen, Haushaltungs- und Landwirtschaftsschulen und andere öffentliche Gebäude in ganz Nordschleswig entstanden waren – alle in den Formen der Heimatschutzarchitektur. Auf dänischer Seite sah man im Gegensatz dazu den Heimatstil als einen Beweis für die alte dänische Kultur in Schleswig.

Nach der Teilung Schleswigs im Jahr 1920 war es für beide Seiten relativ unproblematisch, den schleswigschen Heimatstil weiterhin zu vertreten. Das galt in Nordschleswig insbesondere bei Neubauten von Schulen, Kirchen, Versammlungshäusern und bäuerlichen Siedlerstellen. Man war sich darüber im Klaren, dass das „wiedergewonnene“ Land – Nordschleswig – weiterhin ein nationaler Kampfplatz sein würde, in dem es eine deutsche Minderheit gab, die die Grenzverschiebung nicht akzeptierte. Daraus ergab sich, dass man einen besonderen Wert auf die öffentlichen Bauten legte und dabei einen gewissen Konservativismus in der Architektur pflegte.

Hin und wieder versuchte man auch, Elemente des Heimatstils von Seeland und Fünen einzuführen, wie z. B. die

neue Volkshochschule *Danebod* auf Alsen (Abb. 4) und die neue Kirche von Rinkenise an der Flensburger Förde, die von Angehörigen der deutschen Minderheit kritisiert wurde: Sie setzte der Gemeinde „einen von Fünen stammenden Stempel“ auf.¹³ Der dänische Modernismus, der seinen Siegeszug im übrigen Dänemark in den 1930er Jahren antrat, erreichte somit Nordschleswig erst nach 1945.¹⁴

Südlich der neuen Grenze, in Südschleswig, das nun als Landesteil Schleswig bezeichnet wurde, war man sich ebenfalls bewusst, dass es zu einem Grenzland geworden war. Auf deutscher Seite entstanden deshalb Projekte, vor allem in der wichtigsten Stadt Flensburg, die von der neuen Grenze besonders betroffen war. Direkt neben dem historischen Stadtzentrum wurde in den 1920er Jahren das *Deutsche Haus* – „Reichsdank für deutsche Treue“ errichtet, als Dank für die deutsche Mehrheit bei der Volksabstimmung 1920.¹⁵ (Abb. 5) Das Gebäude ist eine repräsentative Kombination aus der heimatlichen Backsteinarchitektur und Elementen des neuen deutschen Expressionismus, mit einem Uhrturm nach dem Vorbild des Hauptbahnhofs in Stuttgart.

Auch die beiden durch die Abstimmung entstandenen nationalen Minderheiten, die dänische südlich der Grenze und die deutsche nördlich der Grenze, begannen nun eigene Minderheitenschulen und andere Gemeinschaftsgebäude zu errichten. – Auch hier wurde der Heimatstil auf beiden



Abb. 4: Die neue dänische Volkshochschule „Danebod“ auf Als 1921 – ein Beispiel der dänischen Heimatstil im „wiedergewonnenen“ Grenzland (Architekt: Erik Olsen, Vallekilde Volkshochschule auf Seeland), Foto: Peter Dragsbo

Seiten selbstverständlich, zumal die Minderheiten sich nunmehr in noch größerem Maße als die Mehrheitsbevölkerung als Vertreter der „Heimat“ empfanden und sich jeweils entsprechend als „Nordschleswiger“ und „Südschleswiger“ bezeichneten.

Die dänische Minderheit baute im Heimatstil bis in die 1950er Jahre. 1945 wurden in Nordschleswig alle öffentlichen Gebäude der deutschen Minderheit beschlagnahmt.¹⁶ Beim Wiederaufbau der Institutionen in Nordschleswig wandte sich die deutsche Minderheit dem Modernismus zu, indem sie in diesem, auf beiden Seiten genutzten Baustil, den einzig richtigen für moderne, demokratische Nationen erkannte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es in Nordschleswig zu einem wahren Monumentensturz der Denkmäler aus der deutschen Zeit. Beispiele hierfür sind die Siegesdenkmale in Düppel und der Bismarck-Turm auf dem Knivsberg. Auch viele Bauten aus der deutschen Zeit wurden im Laufe der 1950er und 1960er Jahren abgerissen oder weitgehend vereinfacht. (Abb. 6) Ob diese „Entpreuungen“ nur als Bewältigung der deutschen Vergangenheit verstanden werden soll, ist jedoch zweifelhaft. In ganz Europa herrschte in der Zeit nach dem Weltkrieg ein Ressentiment gegen die Stilarchitektur der „viktorianischen“ und „wilhelminischen“

Zeiten. So hieß es z. B. von dem neugotischen Turm der Nikolai-Kirche in Apenrade (1908 erbaut) vor dem Umbau, es sei „dominant und wenig glücklich“. Er wurde deshalb durch eine Kopie des Dachreiters aus dem 18. Jahrhundert ersetzt.

Nur wenige Gebäude aus der deutschen Zeit sind unter Denkmalschutz gestellt worden: Eine Stiftung in Hadersleben, ein Hofgebäude in Hannoverscher Gotik bei Hadersleben, ein ehemaliges Kreishaus in märkischer Gotik und zwei Beispiele der Heimatschutzarchitektur in Tondern – außer dem Stift alle nach 2000 in die Denkmalliste eingetragen. Von der dänischen Gegenarchitektur ist jedoch nur ein einzelnes Gebäude denkmalgeschützt worden, eine freie Kirche – und von der Architektur aus der Zwischenkriegszeit nichts. Vielleicht ist die fehlende Aufmerksamkeit für diese Gebäude ein Zeugnis dafür, dass Schleswig dem Geschichtsbewusstsein des offiziellen Dänemark abhanden gekommen ist?

Grenzlandarchitektur als „unbequemes“ Kulturerbe?

Die Akzeptanz des „Deutschen“ im Kulturerbe steht verständlicherweise auch im Zusammenhang mit der politi-



Abb. 5: Deutsches Haus in Flensburg. 1928–30 als „Reichsdank für deutsche Treue“ gebaut (Architekt: Theodor Rieve, Flensburg), Foto: Denkmalamt Flensburg.

schen Entspannung in Europa. In Frankreich, dessen Versöhnung mit Deutschland trotz jahrhundertalter Feindschaft im Rahmen der EWG, EG und EU erfolgt ist, kamen bereits in den 1970er Jahren Initiativen auf, die markantesten Gebäude in Elsass und Lothringen unter Denkmalschutz zu stellen. Allmählich hat sich eine breite Akzeptanz dem deutschen Kulturerbe gegenüber verbreitet, die besonders in die Bemühungen, für die Neustadt von Straßburg den Status des UNESCO-Welterbes zu erwerben, gipfelten.¹⁷ – Eine Neubewertung in Polen, die aufgrund der historischen Herausforderungen schwierig gewesen, besonders in den nach 1945 hinzugekommenen Gebieten, erfolgte bald nach dem Fall des Eisernen Vorhangs.

Es ist im Grunde merkwürdig, dass die Anerkennung des deutschen Kulturerbes im dänischen Nordschleswig so spät eingesetzt hat, obgleich man hier im Vergleich zu den anderen genannten Grenzregionen den Zweiten Weltkrieg relativ unbeschadet hinter sich gebracht hat. Vielleicht fehlte es an einem Anlass zur Umbewertung – was wiederum möglicherweise im mangelnden Engagement beim Projekt Europa seine Ursache hat.¹⁸

Betrachtet man die Grenzlandarchitektur als Kulturerbe, bedeutet das in Grenzgebieten angesichts der Bemühungen von mehr als 100 Jahren, „Nation“ und „Kulturerbe“ in Einklang zu bringen, eine doppelte Herausforderung. Zunächst

einmal besteht die Gefahr, dass die besondere Kultur und Identität der Grenzregionen zugunsten der Errichtung eines nationalen Konsensus ausgegrenzt werden. Zum anderen finden sich Nationen in ihren Grenzgebieten mit Zeugnissen von „etwas Anderem“ konfrontiert, was oftmals eine „unbequeme“ Erinnerung an Annexion oder Besetzung, nationalen Kampf und Unterdrückung, schwierige politische Verhältnisse usw. ... darstellt.¹⁹ Dadurch wird deutlich, dass das deutsche Kulturerbe, nicht zuletzt in der symbolgeladenen Form der kaiserlichen oder preußischen Nationalromantik, eine Herausforderung für die ehemaligen deutschen Grenzregionen gewesen ist.

Auf jeden Fall wird aber deutlich, dass das Kulturerbe in Grenzregionen ernsthaft nur durch Forschung, Geschichtsschreibung und die Entwicklung eines allgemeinen Bewusstseins zu einem „gemeinsamen Kulturerbe“ werden kann. Historiker und die mit Denkmalschutz befassten Behörden müssen vorangehen, denen dann zögerlich die allgemeine Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung folgen kann.

Résumé

Après l'incorporation de Schleswig-Holstein à la Prusse après la guerre de 1864, la Prusse s'est dans un premier



Abb. 6: Das Kirchturm St. Marien in Sonderburg. 1883 in neugotischer Stil errichtet, aber 1962 stark umgebaut. „Entpreussung“ oder nur modernistischer Drang nach Vereinfachung? Foto: Peter Dragsbo

temps imposé comme une grande puissance en architecture avec un style européen classique. Après 1890, le Schleswig-Holstein, comme toute la Prusse, a été influencé par le romantisme national «Mark Brandenburg» en brique gothique.

En raison de la «politique danoise négative» prussienne, l'architecture prussienne était considérée par les Danois comme un symbole d'oppression, alors qu'ils utilisaient le romantisme national danois de Copenhague dans leurs bâtiments communautaires. Après 1908–1910, le Schleswig fut marqué par un Heimatschutzarchitektur «terre-à-terre», mais avec des signes nationaux différents : pour les Allemands une expression de l'indépendance du Schleswig-Holstein sous le régime prussien, pour les Danois une preuve d'appartenance à la culture danoise.

Après l'intégration du Schleswig du Nord au Danemark par référendum en 1920, les deux minorités nationales ainsi que les autorités des deux parties du Schleswig ont continué à utiliser l'architecture Heimatschutz jusqu'à la percée du modernisme dans les deux pays après 1945. De ce fait, le style architectural de la période 1864–1920 fut discrédité et fut considéré comme particulièrement encombrante en

Schleswig du Nord, de par son histoire avec l'Allemagne. Il a donc fallu beaucoup de temps pour que l'architecture allemande soit reconnue comme patrimoine culturel équivalent dans le Schleswig du Nord; ce n'est qu'après 2000 qu'un certain nombre de monuments architecturaux ont été classés.

Autor

Peter Dragsbo, Dr., geb. 1948, 1976 mag. art. [Dr.] Europäischer Ethnologie, 1976–1991 Museumsinspektor am Esbjerg Museum, Esbjerg, 1991–2001 Leiter des Middelfart Museum, 2002–2013 Direktor, Museum Sønderjylland – Sønderborg Slot [Museum für dänisch-deutsche Grenzlandgeschichte], seit 2014 freischaffend tätig, seit 2015 Vorstand des Langeland Museum. Publikationen über Stadtgeschichte, Hausforschung und Architektur, jüngst 2017 (mit Helle Ravn): *Havebyen. Havebyer i Danmark, England og Tyskland – før, nu og i fremtiden* [„Die Gartenstadt“, ein Vergleich zwischen Gartenstädten in Dänemark, England und Deutschland, Geschichte, Bauten und Gärten].

Peter Dragsbo, Dr., née en 1948, 1976 mag. art. [Dr.] Ethnologie européenne, 1976–1991 Inspecteur du Musée d'Esbjerg, Esbjerg, 1991–2001 Directeur du Musée Middelfart, 2002–2013 Directeur du Musée Sønderjylland – Sønderborg Slot, depuis 2014, indépendant, depuis 2015 Membre du Conseil du Musée Langeland. Publications sur l'histoire urbaine, la recherche sur la maison et l'architecture, la dernière en 2017 (avec Helle Ravn) : *Havebyen. Havebyer i Danmark, England og Tyskland – før, nu og i fremtiden* (“The Garden City”, une comparaison entre des villes-jardins au Danemark, en Angleterre et en Allemagne, histoire, bâtiments et jardins).

Übersetzung: Frank Lubowitz, Gese Friis Hansen und Peter Dragsbo

¹ In Dänisch mit deutscher Zusammenfassung als Peter Dragsbo: *Arkitektur til grænsen. Arkitektur og nation i europæiske grænselands 1850–1940*, Sønderborg 2014, herausgegeben. Siehe auch: Peter Dragsbo: *Architektur und Nation in Schleswig – und anderen Grenzgebieten*, in: Klaus Tragbar und Volker Ziegler (Hrsg.): *Planen und Bauen im Grenzraum/Planning and Building in Border Regions, Innsbrucker Beiträge zur Baugeschichte*: 1, Innsbruck 2019.

² Siehe z. B.: Isabel Maria Arends: *Die Hase-Schule. Zur Reformgotik der hannoverschen Architektenschule*, in: Ulrich Höhn und Klaus Albers (Hrsg.): *Heinrich Moldenshardt 1839–1891. Stilvolle Architektur in Schleswig-Holstein*, Heide 2009

- ³ Siehe u. a. Peter Nitsche (Hrsg.): *Preussen in der Provinz. Beiträge zum 2. Deutsch-Polnischen Historikerkolloquium*, Frankfurt 1991
- ⁴ Matthias Barth: *Kaiserliches Berlin. Architektur zwischen 1871 und 1918*, Berlin 2012
- ⁵ Stefan Bölke: *Die Marineschule Mürwik. Architekturmonographische Untersuchung eines Repräsentationbaues der Kaiserlichen Marine*, Frankfurt a. M. 1998
- ⁶ Heinrich Walle: Marinebauten in Kiel. In Jürgen Ebert, Jürgen Jensen und Michael Salewski (Hrsg.): *Die Deutschen und die See*, Stuttgart 1992; Peter Dragsbo: Tysk marinearkitektur 1904. Sønderborg Kasernes arkitektur mellem nationalromantik og moderne. In Carsten Porskrog Rasmussen u. a. (Hrsg.): *Sønderborgs soldater. Kaserner i Sønderborg 1907–2014*, Sønderborg 2015
- ⁷ Christian Kaatmann: Byggestil og byggeskik – nationale strømninger i sønderjysk arkitektur 1850–1940, Aabenraa 1988
- ⁸ Hans-Günter Andresen: *Bauen in Backstein. Schleswig-Holsteinische Heimatschutz-Architektur zwischen Reform und Tradition*, Heide 1989
- ⁹ Andresen 1989
- ¹⁰ Peter Dragsbo: *En fælles kulturarv. Tyske og danske bygninger i Sønderjylland 1864–1920*, Sønderborg 2010/2011
- ¹¹ Dragsbo 2010/2011
- ¹² Peter Dragsbo: Nieder mit Italien, Hoch Mögeltondern. Nordschleswig im Brennpunkt zwischen schleswig-holsteinischer Regionalarchitektur und dänischer Nationalarchitektur. In: *Nordelbingen* 2009; Peter Dragsbo: Dänische und deutsche Architektur in Nordschleswig 1864–1930, in: Köster 2013
- ¹³ Dragsbo 2010/2011
- ¹⁴ Ulrich Höhns: Lernen von Århus und Bernau, in: Köster 2012
- ¹⁵ Broder Schwensen und Bernd Köster (Hrsg.): *Paul Ziegler – Magistratsbaurat in Flensburg 1905–1939*, Flensburg 1998
- ¹⁶ Zum Beispiel der dänischen Minderheitenschulen in Südschleswig nach 1920, siehe: Kim Furdal: *Danske skoler i medvind og modvind*, Aabenraa 2011
- ¹⁷ Dominique Cassaz und Sophie Eberhardt (Hrsg.): *Strasbourg. Un patrimoine urbain exceptionnel. De la Grande-Île à la Neustadt*, Strasbourg 2013; Marie Pottecher: La Neustadt de Strasbourg. In: Cohen und Frank 2013; Edith Lauton: *Die Strassburger Neustadt. Einzelprojekte zum Kulturerbe vereint*, Strasbourg 2012
- ¹⁸ Dragsbo 2000/2001; für eine weitere dänische Diskussion siehe u. a.: Niels Kayser Nielsen: *Steder i Europa. Omstridte byer, grænser og regioner*, Århus 2005; Inge Adriansen und Peter Dragsbo (Hrsg.): *Sønderjysk kulturarv*, Sønderjyske Museer 2003–04, Aabenraa 2005
- ¹⁹ Das Begriff „unbequem“ aus: Norbert Huse: *Unbequeme Baudenkmale. Entsorgen? Pflegen? Schützen?*, München 1997

Denkmalaneignung mit Kindern in Dänemark und Schleswig-Holstein

Inga Momsen

Viele Projekte könnte ich jetzt aufzählen, um anhand dieser Beispiele mit Bildern von begeisterten Kindern und Jugendlichen über meine Arbeit zu berichten. Das möchte ich aber nicht tun. Heute sind Sie meine Schüler und werden in einem Schnelldurchlauf ein Denkmal mit mir erarbeiten. Denn durch selber machen erfährt man mehr. Wir begreifen durchs Begreifen, durchs Anfassen und Tun. Und schon sind wir mitten drin. Mit dem einzigen Unterschied zu den Schulprojekten, dass ich aufgrund Ihres Wissensvorsprunges gegenüber den Schülern den theoretischen Input weglassen werde.

Wir springen also gleich in die Aktion:

Willkommen beim Landeanflug auf das Schloss Glücksburg in Schleswig-Holstein. Langsam, ganz langsam fliegen wir einmal drum herum, um uns mit dem Gebäude und seiner Umgebung vertraut zu machen.

Bitte achtet auf Dinge, die Euch ins Auge springen. Die werden wir später brauchen. Es ist egal, was: Landschaft, Architektur, Farben, Formen, was auch immer. Ich brauche Eure Beobachtungsgabe.

Wir kommen von Osten, fliegen über Süden, nach Norden, in den Osten zurück, nach Westen und wieder nach Süden. Und befinden uns schon im Landeanflug. Alle wohlauf?

Dann bitte abschnallen und aussteigen.

Nun betreten wir über die ehemalige Brücke – heute ein befestigter Weg – durch das Torhaus den Wirtschaftshof und gehen weiter ins Schloss.

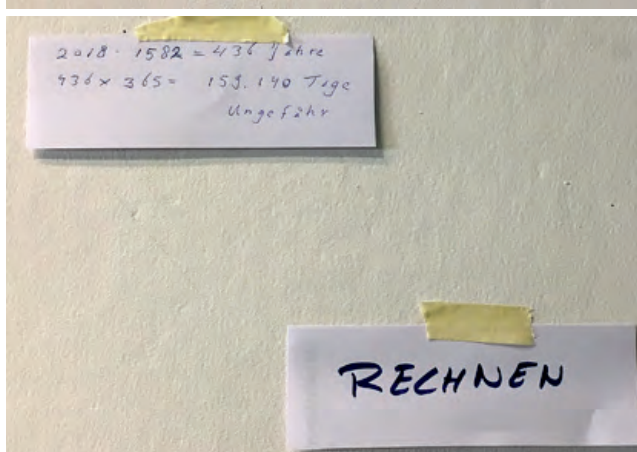
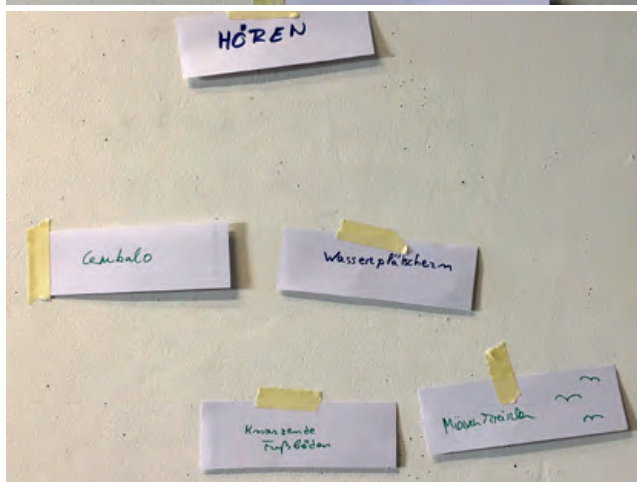
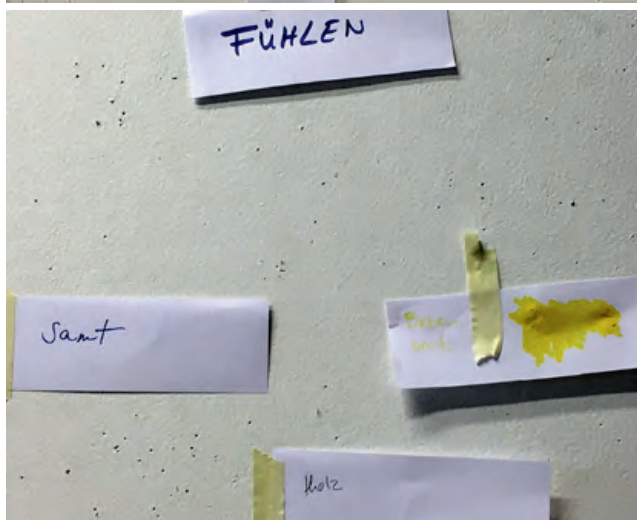
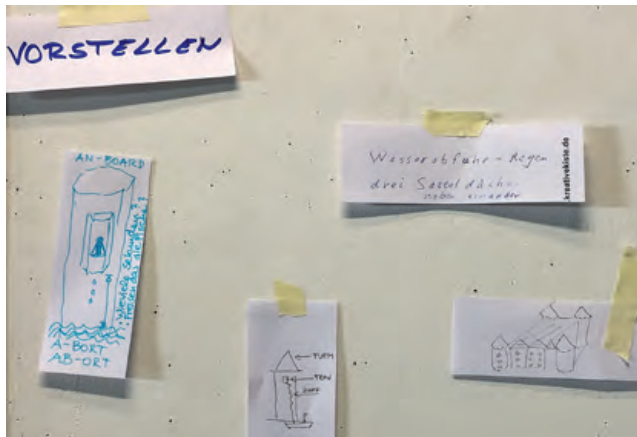
Im Schloss sehen wir uns, weil wir ja nur wenig Zeit haben für unsere Recherche, nur den Roten Saal, eine Darstellung des Schlosses um 1900 sowie ein Bild von Herzog Johann III. von Schleswig-Holstein-Sonderburg an. Herzog Johann hat das Schloss 1582–1587 erbauen lassen.

Mit diesen Bildern im Kopf beginnen wir jetzt mit unserer Arbeit. Als kleinen Leitfaden gebe ich Euch einige hilfreiche Impulse aus meinem Arbeitsbogen „Ich atme Geschichte“ mit auf den Weg:

- Ich kann etwas fühlen. Erstelle eine Frottage.
- Ich kann einen Ort riechen. Fülle Gerüche des Schlosses und seiner Umgebung in Gläser oder Tüten. Schreibe die Gerüche, die Du erwartest, auf.
- Ich kann einen Ort sehen. Erstelle eine Zeichnung vom Schloss.
- Ich kann mir etwas vorstellen. Erfinde eine Geschichte, die hier im Schloss gespielt haben könnte oder in der Zukunft stattfindet.



Abb. 1: Bauen – Schloss Glücksburg in Umrissen



- Ich kann etwas hören. Schreibe Geräusche auf, die Dir auffallen oder nimm sie auf.
- Ich kann etwas finden. Sammle Dinge. Wenn Du sie nicht mitnehmen darfst, beschreibe sie bitte.
- Ich kann etwas rechnen. Wie viele Tage und Nächte hat das Glücksburger Schloss bis heute erlebt? (1582–2018 oder 1587–2018)
- Ich kann etwas bauen. Wir bauen gemeinsam ein Detail oder das ganze Schloss.

Tipps für den Bau:

- Das Schloss steht auf 2,5 Meter hohen Granitsockeln und erhebt sich direkt aus dem Wasser.
- Es besteht aus weiß verputztem Backsteinen.
- Seine Grundfläche bildet ein Quadrat mit einer Kantenlänge von knapp 30 Metern.
- Es besteht aus drei einzelnen Häusern mit eigenem Grundriss und Dach.
- Die Ecken der Burg sind von vier achtseitigen Türmen betont. Diese Türme haben einen Durchmesser von ca. 7 Metern
- Das Schloss hat eine Wohnfläche von 3 000 Quadratmetern

An der Wand habe ich Euch für die einzelnen Aufgaben Felder eingerichtet, in denen Ihr Eure Ergebnisse sammeln könnt. Das Arbeitsmaterial liegt auf den Tischen davor. Und fürs Bauen habe ich die Materialien hier in der Tasche. Und nun alle an die Arbeit. Viel Spaß. Und bei Fragen helfe ich natürlich mit.

Résumé

Appropriation commémorative avec des enfants au Danemark et en Schleswig-Holstein

voir ° expérience ° comprendre ° comprendre ° recherche ° comprendre ° comprendre ° participer ° préserver – du monument à l'œuvre d'art – comprendre les monuments à l'aide de l'art –

Au début, il y a le monument avec son caractère unique. Nous plongeons avec tous nos sens dans les événements existants. La poésie du lieu est vécue dans la matière,

Abb. 2: Vorstellen – Eine Geschichte im Schloss Glücksburg

Abb. 3: Fühlen

Abb. 4: Hören

Abb. 5: Rechnen – Wie viele Tage und Nächte hat das Glücksburger Schloss bis heute erlebt?

l'odeur et le son. La rencontre avec le monument, le premier contact avec lui et le premier contact sont le signal de départ de notre communication avec le passé. Une communication dans laquelle le monument devient une partie formatrice de notre œuvre d'art. Ensemble, nous approchons un monument dans notre environnement. Nous développons des questions sur le lieu et trouvons nos propres approches pour y faire face et ses histoires dans le présent. Avec le courage de jouer et d'expérimenter, nous continuons à raconter des histoires trouvées et à les interpréter comme des œuvres d'art.

Autorin

Inga Momsen, 1998 Diplom Freie Kunst Bildhauerei Hochschule für Künste Bremen, Prof. Yuji Takeoka, seit dem

Studium regelmäßig Einzel- und Gruppenausstellungen, 2015–18 Farbkonzept Innenrenovierung Kirche Groß Salitz, Nordwestmecklenburg, seit 2016 Kulturvermittlerin Schleswig-Holstein, seit 2018 Mitglied Gestaltungsbeirat Stadt Flensburg.

Inga Momsen, 1998 Diplôme Art Libre Sculpture Université des Arts Bremen, Prof. Yuji Takeoka, depuis ses études régulièrement expositions individuelles et collectives, 2015–18 concept de couleurs rénovation intérieure église Groß Salitz, Nordwestmecklenburg, 2016 médiation culturelle aux écoles Schleswig-Holstein, 2018 membre du comité consultatif du design ville de Flensburg.

Alle Fotos: Inga Mommsen

3.

Deutsch-niederländische Perspektiven

Perspectives germano-néerlandaises

Soldatenfriedhöfe als dissonant heritage zwischen nationalen Meistererzählungen und transnationalen Erinnerungspraxen

Christine Gundermann

1. Einleitung: Soldatenfriedhöfe als (*dissonant*) *heritage*

Soldatenfriedhöfe sind als Teil der europäischen Gewaltgeschichte des 20. Jahrhunderts nicht nur Erinnerungsorte und können damit als Teil des kulturellen und immer noch kommunikativen Gedächtnisses¹ vieler Nationen verstanden werden. Sie lassen sich im Zuge der Historisierung des Ersten und Zweiten Weltkriegs auch als Erbe begreifen und werden auf Grund der Ereignisgeschichte, an die sie erinnern, auch als *dissonant heritage* oder jüngst „heritage of death“ bezeichnet.² Eine solche Positionierung von Soldatenfriedhöfen als Erbe ist insofern herausfordernd, als dass, anders etwa als Gedenkstätten wie die im Jahr 2006 zum Welterbe ernannte Gedenkstätte des „Deutschen Konzentrations- und Vernichtungslagers Auschwitz“, dem Friedhof selbst erst einmal nicht zwangsläufig eine Tat oder ein Ereignis zugeschrieben werden kann. Kategorien wie historische Authentizität oder etwa Integrität in Anlehnung an Zentralkategorien der UNESCO zur Bestimmung des Wertes von Erbestätten³ greifen hier also nicht. Soldatenfriedhöfe haben das Potential, als Orte des sogenannten *dark tourism* und in diesem Sinne als *dark heritage* wahrgenommen zu werden. Das hängt vor allem davon ab, wessen Geschichte dort auf welche Art erzählt wird und wie diese inszeniert wird oder werden kann.⁴ Seine Funktion als Erbe bezieht der Soldatenfriedhof ausschließlich über seine Funktion des Erinnerns,

denn überwiegend markieren solche Friedhöfe weder den konkreten Ort einer Schlacht, noch sind sie über die gewählte Ästhetik ein architektonisches Denkmal an sich.⁵ Wegen dieser Primärfunktion des Erinnerns wird in der Geschichtswissenschaft daher auch vermehrt der Terminus des Erinnerungsortes, des *lieu de mémoire*,⁶ genutzt.

Der folgende Beitrag geht diesem Themenfeld am Beispiel des deutschen Soldatenfriedhofs Ysselsteyn in den Niederlanden nach. Der Friedhof, der in der Gemeinde Venray nahe der niederländisch-deutschen Grenze liegt, wurde ab 1946 von den niederländischen Behörden für die während des Zweiten Weltkriegs gestorbenen deutschen Soldaten angelegt und 1952 eröffnet. Er ist der einzige deutsche Soldatenfriedhof auf niederländischem Boden und der größte seiner Art in den Niederlanden. (Abb. 1, 2) Ysselsteyn ist für kritische Heritage-Studien ein herausragendes Untersuchungsfeld, denn der Friedhof forciert den Blick sowohl auf die deutschen und niederländischen nationalen Meistererzählungen über den Zweiten Weltkrieg als auch auf die konkreten Narrative, die an den Friedhof herangetragen wurden. Hier soll gezeigt werden, dass ganz im Sinne der von Laura Jane Smith und Emma Waterton formulierten Thesen der Friedhof nicht in seiner Materialität als „schwieriges Erbe“ gesehen werden kann, sondern sich erst zu einem Erbe als (trans-)nationalen kulturellen Prozess konstituiert, der sich vor allem über die Handlungen, also „performances“, die an ihn herangetragen werden, als geteiltes Erbe verstehen lässt.⁷



Abb. 1: Deutscher Soldatenfriedhof Ysselsteyn, Ansicht Gräberfelder mit Hochkreuz, Foto: Ch. Gundermann.



Abb. 2: Deutscher Soldatenfriedhof Ysselsteyn, Ansicht Gräberfeld, Foto: Ch. Gundermann.

2. Zur Rekonstruktion des Bezugseignisses

Der Soldatenfriedhof Ysselsteyn ist zunächst das traurige Ergebnis der nationalsozialistischen Expansionspolitik, die für die Niederlande mit dem Überfall am 10. Mai 1940 begann, im Zuge dessen das Zentrum Rotterdams durch die deutsche Luftwaffe fast vollständig zerstört wurde und der die Kapitulation der Niederlande am 14. Mai 1940 zur Folge hatte. Die folgenden fünf Jahre deutscher Besetzung unter Reichskommissar Arthur Seyß-Inquart waren eine traumatische Erfahrung für die meisten Niederländerinnen und Niederländer. Obwohl die Niederlande ein relativ kleines Land sind, wurden der Überfall, die fünfjährige Besatzung und die Befreiung höchst unterschiedlich wahrgenommen. Städte wie Rotterdam und Middleburg wurden durch Bombardierungen aus der Luft fast komplett zerstört, andere Großstädte gar nicht. Die Razzias nach jüdischen Bürgern und Bürgerinnen und später nach Arbeitskräften waren vor allem in der Randstad, im politischen und ökonomischen Zentrum der Niederlande, ein besonders wahrgenommenes Verbrechen. Die Grenzgebiete, zu denen auch Venray gehörte, litten vor allem im letzten Jahr unter der deutschen Besatzung. Während nach dem D-Day durch die „Operation Market Garden“ der südliche Teil der Niederlande im Herbst 1944 befreit werden konnte, wurden die restlichen Niederlande erst Anfang Mai 1945 befreit. Die Frontlinie verlief während der Befreiung im Oktober 1944 direkt durch die Zone von Venray und Ysselsteyn. Hier fand der sogenannte „vergeten slag“ (die vergessene Schlacht) statt und die Alliierten zerstörten notgedrungen beim Vormarsch vor allem die bis dahin intakten Häuser und Infrastrukturen. Das prägte die Wahrnehmung der Besatzung und der deutschen und alliierten Soldaten enorm.⁸

Auf nationaler Ebene hinterließ die Besatzung noch bis zur Jahrtausendwende Spuren. So galt der Botschafterposten in den Niederlanden als sehr herausfordernd und kulturelle Großereignisse wie die Welt- und Europameisterschaften im Fußball gerieten schnell zu „Stellvertreterkriegen“. Die außenpolitische Normalisierung nahm erst durch den „Ausgleichsvertrag“, der 1965 ratifiziert wurde, und die gegenseitigen Besuche der nationalen Repräsentant_innen der beiden Länder Ende der 1960er Jahre konkretere Formen an. Die Niederlande warteten vor allem und vergebens auf ein offizielles Schuldeingeständnis und eine Geste der Demut des deutschen Nachbarn, wie dies etwa Willy Brandt in Polen 1970 demonstriert hatte. Die notwendigen ökonomischen und geopolitischen Verbindungen machten aber eine enge Zusammenarbeit dringend notwendig. Während Inszenierungen wie die Versöhnungsgesten zwischen dem französischen Staatspräsident Francois Mitterrand und Bundeskanzler Helmut Kohl 1984 auf dem deutschen Soldatenfriedhof von Verdun und ein Jahr später zwischen dem US-amerikanischen Präsidenten Ronald Reagan und Bundeskanzler Kohl auf dem Soldatenfriedhof von Bitburg 1985 ein deutliches Zeichen der Normalisierung und Historisierung ver-

kündeten,⁹ war noch in den 1990er Jahren ein gemeinsames Gedenken an die Opfer des Zweiten Weltkriegs zwischen Premier Wim Kok und Bundeskanzler Helmut Kohl nicht möglich. Die Erinnerung an die deutsche Okkupation dominierte über Jahrzehnte hinweg das außenpolitische Verhältnis beider Staaten immer wieder.¹⁰ Damit stellt sich die Frage, wie sich diese Spannungen an einem Ort wie dem deutschen Soldatenfriedhof Ysselsteyn zeigen. Wie also nahmen die Bürger_innen vor Ort die trauernden deutschen Angehörigen auf dem Friedhof war, wie begegneten sich beide Gruppen und wie konstruierten diese im Angesicht der Gräberfelder ihr historisches Erbe? Dieser transnationale und verflechtungsgeschichtliche Ansatz ermöglicht ein tieferes Verständnis der deutsch-niederländischen Beziehungen und der Konstruktion von Erbe als Erinnerungen, wie im Folgenden gezeigt wird.

3. Ysselsteyn als *lieu de mémoire*

Der deutsche Soldatenfriedhof sollte nach dem Willen des niederländischen Kriegsministeriums (1959 umbenannt in Verteidigungsministerium) in der Nähe der niederländisch-deutschen Grenze angelegt werden, denn die Gebeine der Soldaten sollten nach einem noch auszuhandelnden Kriegsgräberabkommen repatriiert werden. Die Gemeinde Ysselsteyn hat daraufhin ein entsprechendes Stück Land verpachtet und die Oorlogsgravenstichting, der niederländische Kriegsgräberdienst, begann mit der Anlage des Friedhofs. Bis 1950 wurden dort etwa 20000 Soldaten beigesetzt, heute sind dort die Überreste von etwa 32000 Menschen begraben, darunter auch etwa 5000 Mitglieder der Waffen-SS und 500 sogenannte „foute“ Niederländer_innen, verurteilte Kollaborateur_innen.

Der Friedhof wurde 1952 mit einer kleinen Zeremonie eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keinen offiziellen Friedensvertrag und auch kein Kriegsgräberabkommen. Dieses wurde erst 1954 geschlossen.¹¹ Der Friedhof war in der angespannten politischen Situation ein potentielles Risiko. In den Niederlanden fürchtete man, dass bereits die Eröffnungszereemonie für eine Inszenierung eines deutschen Gefallenenkultes missbraucht werden könnte, der die niederländischen Opfer des deutschen Aggressionskrieges verhöhn würde. Nicht zuletzt aus diesem Grund war Ysselsteyn der einzige deutsche Soldatenfriedhof in Westeuropa, der nicht in die Hände des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge (VDK) übergeben wurde.¹² Im Laufe der folgenden Jahre besuchten jährlich etwa 50000 deutsche Angehörige den Friedhof. Der VDK organisierte für diese vor allem über sogenannte Kriegsgräberfahrten den Grenzübertritt und die Fahrt zum Friedhof. Diese Fahrten wurden nicht nur vermehrt in den Sommermonaten angeboten, sondern auch im November zu Allerseelen und vor allem zum Volkstrauertag, der nach 1945 den nationalsozialistisch instrumentalisierten „Heldengedenktag“ ablöste und seit 1952 im November begangen wird.¹³



Abb. 3: Kriegsdenkmal in Venray, Foto: Ch. Gundermann.

Interessant ist nun, wie sich die niederländische Bevölkerung vor Ort zum Friedhof und den deutschen Trauergästen verhielt. Trotz der außenpolitischen Spannungen reagierten die Venrayer äußerst pragmatisch und richteten etwa mit dem Komitee „Venray vooruit“ (Venray voraus) eine lokale Institution ein, die sich um ausreichende Parkplätze und die Versorgung der Gäste kümmerte. Entscheidend für die Akzeptanz des deutschen Soldatenfriedhofes durch die einheimische Bevölkerung scheint aber nicht ökonomisch geleitete Pragmatik gewesen zu sein: Die Erfahrungen der Front, die sich durch die eigene Heimat zog, und das unweit gelegene Schlachtfeld des „vergeten slag“ führten zur Einrichtung des Nationalen Kriegs- und Widerstandsmuseums in Overloon, einer Kleinstadt unweit von Venray gelegen. Das angrenzende Schlachtfeld selbst wurde Teil des Museums. Außerdem errichteten alliierte Kampfverbände kleinere Soldatenfriedhöfe in der Umgebung. Damit war die regionale Erinnerungskultur deutlich auf militärische Opfer gerichtet. Die Veteranenverbände der britischen und deutschen Armee fanden sich überraschend schnell zu ersten gemeinsamen Trauer Ritualen vor Ort zusammen.¹⁴ Die Fokussierung auf den Krieg als soldatische Auseinandersetzung findet ihren materiellen Ausdruck im lokalen Denkmal in Venray. Es zeigt einen sterbenden Soldaten vor dem Hintergrund eines Kreuzes (siehe Abb. 3). Hier zeigt sich eine lokale Besonderheit, denn viele Städte und Gemeinden in den Niederlanden gedachten eher der Widerstandskämpfer und vor allem der zivilen Opfer. Letzteres harmonierte auch mit dem nationalen Narrativ der „kleinen, aber tapferen Nation“, das seit dem Kriegsende gepflegt wurde.¹⁵

4. Trauer Rituale, Versöhnungspraxen und die Entstehung einer Erinnerungslandschaft

Entscheidend für die Entstehung von transnationalen Trauer Ritualen auf dem Soldatenfriedhof Ysselsteyn war vor allem die Arbeit des VDK. Er ist der einzige europäische Kriegsgräberdienst, der ein Jugendprogramm unterhielt. Im Rahmen dieses Programmes sollten Jugendliche unter dem Motto „Versöhnung über den Gräbern“ für eine oder mehrere Wochen zu deutschen Kriegsgräberstätten im In- und Ausland fahren und dort die Gräber pflegen. Im Jahr 1963 durfte eine erste deutsche Jugendgruppe einen solchen Einsatz in Ysselsteyn durchführen. Das Sommerlager vor Ort beendeten die Veranstalter mit den Jugendlichen mit einer Gedenkzeremonie, die auch einen Gang zum lokalen Denkmal in Venray einschloss. Ebenso besuchten sie das Kriegs- und Widerstandsmuseum in Overloon. Damit gaben sie dem Leitnarrativ des VDK „Im Tod sind alle Menschen gleich.“ eine erste Form, die sich im Laufe der 1960er Jahre zu einem Ritual verfestigen sollte und damit dem Täter-Opfer-Verhältnis auf internationaler Ebene konträr gegenüber stand. Die damit einhergehende Sakralisierung und Heroisierung, aber auch Entkonkretisierung des (deutschen) soldatischen Opfers wurde von den niederländischen Bürger_innen mitgetragen, solange nicht direkt eigene nationale Gedenkrituale, wie etwa die Feierlichkeiten zur „Dodenherdenking“, dem Totengedenken am 4. Mai, betroffen waren. Das deutsche Totengedenken wurde dabei vom VDK bewusst als Kulturleistung der eigenen Nation inszeniert. Damit entstand eine neue Dichotomie: Barbarisch waren nunmehr nicht die Kriegsverbrechen der (deutschen) Besatzer, sondern diejenigen, die ein angemessenes Totengedenken an die eigenen Toten verweigerten. Auch ein kritisches Hinterfragen dieser Trauerpraxis konnte so das damit inszenierte Ethos der Trauerarbeit in Frage stellen.¹⁶ Deutsche Jugendgruppen kamen zunächst vor allem aus der bayerischen Region um die kleine Gemeinde Bonbruck. Sie pflegten die Beziehungen mit der katholischen Gemeinde in Venray über Jahre hinweg intensiv und im Jahr 1976 erklärten Ysselsteyn und Bonbruck sich feierlich zu Partnergemeinden.¹⁷

In der Region in und um Venray entstanden damit Erinnerungsform(e)l(n) an den Zweiten Weltkrieg, die nicht der nationalen Deutung entsprachen. Diese konnten sich auch so gut etablieren, weil sich Teile der Bevölkerung von Venray gezielt für solche Alternativen engagierten. Die Entstehung der Vredeskerk (Friedenskirche) in Venray und einem Denkmal vor dieser Kirche bezeugen dies. In Venray wurde ein neuer Kirchenbau dringend benötigt, für den aber entsprechende Spenden gesammelt werden mussten. Die Motive, mit denen für Spenden geworben wurde, gestaltete nun der zuständige Baupastor je nach anvisierter Zielgruppe: Einerseits wurde vor allem in die Gemeinde geworben, dass überall, wo der Krieg gewütet hatte, Kirchen zerstört seien und nun ein Aufbau nur gemeinsam geleistet werden könne. Andererseits verwies der Pastor deutlich in internationalen



Abb. 4: Werbematerial zur Generierung von Spenden für die Vredeskerk, Foto: Archief Gemeente Venray.



Abb. 5: Vredeskerk Venray 2009, Foto: Ch. Gundermann.

Bittbriefen auf die Kriegsoffer, die auf allen Seiten zu beklagen seien und fokussierte hier auf die soldatischen Opfer aller beteiligten Armeen. Entsprechende Logos auf Bittbriefen, aber auch die visuellen Darstellungen der projektierten Kirche legen dies nahe. (s. z. B. Abb. 4)

Die für beide Nationen seit den 1980er Jahren zentrale Aufarbeitung und Erinnerung an den Holocaust als zu diesem Zeitpunkt bereits deutlich über den Eichmann-Prozess in den niederländischen Medien präsenten Verbrechen¹⁸ behinderte diese Werbestrategie nicht, denn in Venray hatte es vor 1940 keine jüdische Gemeinde gegeben, mit deren Verlust man sich hätte auseinandersetzen müssen.¹⁹ Verstärkt wurde die Interpretation der Gleichheit im Tod durch das sogenannte Opferbuch, das in der Kirche deponiert werden sollte, und die Namen *aller* gefallenen Soldaten umfassen sollte. Die Überhöhung des soldatischen Opfers wurde somit in mehrfacher Hinsicht gesellschaftlich implementiert. Die Kirche wurde vor allem mit deutschen Spendengeldern gebaut und 1965 in Anwesenheit des deutschen Weihbischofs Wilhelm Cleven in Vertretung des Kölner Erzbischofs Joseph Frings eingeweiht.²⁰ (Abb. 5)

Im Jahr 1971 wurde sie wiederum auf Betreiben der Kirchgemeinde um ein Vredesmonument (ein Friedens-

denkmal) erweitert, das nunmehr deutlich den Kreis der Erinnerten um zivile Luftkriegsopfer erweitern sollte. Auf dem Monument sind die Namen von Städten genannt, die im Laufe des Krieges bombardiert wurden und sich zu einer Spende bereit erklärt hatten. Es ist kein Zufall, dass hier vor allem deutsche Städte aufgeführt sind, ermöglichte dies doch für die deutschen Geldgeber, sich als (ebenbürtiges) Opfer des Krieges darzustellen – ein zu diesem Zeitpunkt in der Bundesrepublik oft gepflegtes Erinnerungsnarrativ.²¹ Eine Inklusion der Opfer der NS-Verbrechen wurde auch diesmal nicht angestrebt. Die Vermutung liegt daher nahe, dass sich in der nunmehr entstandenen Erinnerungslandschaft im Gebiet der Gemeinde Venray ein spezifisches Versöhnungsnarrativ etabliert hat, das als lokale Interpretation des Mottos „Versöhnung über den Gräbern“ gelesen werden kann. (Abb. 6, 7).

Im Jahr 1976 wurde der deutsche Soldatenfriedhof nach fast 25 Jahren andauernden Verhandlungen zwischen den diplomatischen Vertretungen der Niederlande und der Bundesrepublik an den VDK übergeben. Die Angst der Niederländer, damit Neonazis einen Erinnerungs- und Gedenkort zur Verfügung zu stellen, blieb. Diese erfüllte sich in den kommenden Jahren im gefürchteten Umfang nicht, dennoch war der Friedhof seit seiner Öffnung immer wieder von nie-



Abb. 6: Inschriften auf dem Vredesmonument vor der Vredeskerk 2009, Foto: Ch. Gundermann.



Abb. 7: Inschriften auf dem Vredesmonument vor der Vredeskerk 2009, Foto: Ch. Gundermann.

derländischen, belgischen, deutschen und Neonazis anderer Nationen besucht und instrumentalisiert worden.²²

Deutsch-niederländische Erinnerungsrituale wurden in den folgenden Jahren Stück für Stück etabliert. In den 1970er Jahren war bei deutschen Feierlichkeiten zum Volkstrauertag auf dem Soldatenfriedhof Ysselsteijn etwa der Bürgermeister von Venray zugegen, 1992 hielt Bürgermeister Jos Waals auch erstmals eine Rede zu diesem Anlass. Auch die enge Zusammenarbeit zwischen den katholischen Gemeinden Ysselsteijn und Bonbrück hat diese Kooperationen frühzeitig gefördert. Schließlich wurden spätestens ab dem neuen Jahrtausend Schritt für Schritt auch Deutsche an den eigenen Feierlichkeiten beteiligt. Das schloss zum Beispiel Einladungen an deutsche Partnergemeinden ein, aber auch die schrittweise Inklusion von hochrangigen Mitgliedern des VDK und schließlich des deutschen Botschafters oder dessen Vertreter in die Trauerrituale zur Dodenherdenking am 4. Mai seit 1998.²³ In der regionalen und nationalen Öffentlichkeit wurden diese doch eher außergewöhnlichen Gedenkpraxen nur dann besprochen, wenn sie deutlich das nationale Narrativ herausforderten – sei es über den gewählten Gedenktage (wie den 4. Mai) oder über die Art und Weise der Präsenz der Deutschen. So führte die Bundeswehr schon länger eigene Gedenkzeremonien auf dem Friedhof Ysselsteijn durch. Als diese jedoch zur sogenannten „Nij-

meegse Vierdaagse“²⁴ als gemeinsame Gedenkveranstaltung entsprechend nationale Aufmerksamkeit erhielt, wurden auch kritische Stimmen laut, die darauf verwiesen, dass auf diesem „Nazi-Friedhof“ nur schwer ein uneingeschränktes ehrendes Gedenken möglich sei.²⁵ Im Zuge der in ganz Europa zu beobachtenden Zunahme rechtskonservativer politischer Strömungen nimmt auch wieder die Sorge zu, der Friedhof wandle sich in ein von der Masse der Gesellschaft ungewolltes dunkles Erbe für diese rechten Gruppierungen. Gleichzeitig fungiert der Erinnerungsort Ysselsteijn als touristischer Naherholungsort, spätestens seit die Jugendbegegnungsstätte, die dort 1999 neu errichtet wurde, auch ihre Türen für Tourist_innen öffnet. Immer noch arbeiten vereinzelt deutsche Jugendgruppen des VDK auf dem Friedhof. Über die konkrete Geschichte der Niederlande unter deutscher Besatzung erfahren BesucherInnen auch mehr als 70 Jahre nach Kriegsende wenig.

5. Fazit

Der Blick auf den Soldatenfriedhof Ysselsteijn zeigt eindrücklich, dass auch Orte, die vornehmlich nationales Erbe zu sein scheinen, weitaus vielschichtiger und transnationale Dimensionen beinhalten, als zunächst angenommen. Neben

nationalen Meistererzählungen zum Zweiten Weltkrieg entstehen also lokale, regionale und bezugsgruppenspezifische Erinnerungen und Erinnerungspraxen, die sich nicht nur an Orten wie dem deutschen Soldatenfriedhof Ysselsteyn manifestieren, sondern sich auf eine weitere Landschaft ausdehnen. Die transnationalen Begegnungen von Bürgerinnen und Bürgern zeigen damit Handlungsspielräume auf, die so den politischen Repräsentanten der beiden Regierungen nicht gegeben waren. Die Bürger_innen entwickelten Formen des gemeinsamen Gedenkens, die sich vor allem etablieren konnten, weil sie lange Zeit ganz gezielt nicht auf die nationalen Erinnerungsriten zurückgriffen, sondern eigene, meist lokal definierte Gedenkanklässe für gemeinsame Riten nutzten. Ein solches Gedenken beruhte im vorliegenden Fall auf einer Entkonkretisierung, also einem aktiven gemeinsamen Übergehen der Täter-Opfer-Relation, die auf internationaler Ebene lange die Koordinaten des außenpolitischen Verhältnisses bestimmte. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass sich der transnationale Erinnerungsort Ysselsteyn nur über seine Exploration innerhalb der Erinnerungslandschaft in und um Venray erschließt. Er wird zudem nur von bestimmten Gruppen und zu bestimmten Zeiten als gemeinsames Erbe erzählt und in entsprechenden Erinnerungsakten als solcher konstruiert. Das geteilte (materielle) Erbe ist also nur so lange eines, wie eine entsprechende Erinnerungspraxis gepflegt wird.

Schließlich zeigt das Beispiel ebenso, dass der Versöhnungsbegriff dringend historisiert werden muss. Er wurde als Teil internationaler Politik spätestens in den 1950er Jahren geprägt und hat seitdem einen starken Wandel erfahren. Anfangs bezog eine Versöhnung nicht zwangsläufig eine deutliche Benennung oder gar öffentliche Aufarbeitung der eigenen Schuld ein. Spätestens nach dem Ende der Apartheid in Südafrika setzte sich jedoch, nicht zuletzt mit dem Erstarken der „transnational justice“, ein neues Verständnis von Versöhnung durch, die vor allem auf ein öffentliches Sprechen über die ertragenen oder begangenen Verbrechen rekurriert.²⁶ Der Soldatenfriedhof Ysselsteyn als transnationales Erbe verlangt damit heute ein kritischeres Sprechen über die deutsche Besatzung der Niederlande.

Résumé

Ysselsteyn/Héritage partagé?

Pratiques de commémoration à Ysselsteyn

Aujourd'hui, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne sont liés par un partenariat politique stable. En outre, les deux pays étaient culturellement liés à divers niveaux depuis de nombreux siècles. Mais cette proximité a été instrumentalisée par les national-socialistes allemands avant et pendant l'occupation et a fait l'objet d'abus extrêmes. Après 1945, les relations germano-néerlandaises furent donc considérées comme l'une des plus difficiles de toutes. Au-delà du parquet politique et de la coopération économique néces-

saire, un échange culturel intensif s'est développé, soutenu par les acteurs de la société civile – dans la région frontalière ainsi que dans l'arrière-pays allemand et néerlandais. Souvent, c'était une idée de réconciliation qui rapprochait les gens des deux côtés de la frontière.

Mais comment de tels discours sur le patrimoine matériel concret, qui symbolisait l'occupation et la destruction, la mort, ont-ils pris forme ? Dans mon intervention, je retrace l'histoire mouvementée du seul cimetière de guerre allemand sur le territoire néerlandais, la « Duitse militaire begraafplaats Ysselsteyn », qui est aujourd'hui le plus grand cimetière des Pays-Bas avec plus de 31.500 tombes.

Le cimetière n'a pas seulement fait l'objet d'années de négociations en matière de politique étrangère, il a surtout été un lieu de rencontre entre les citoyens allemands et néerlandais et l'armée. Des histoires sur la Seconde Guerre mondiale se sont formées et négociées sur lui et sur lui, et finalement des pratiques commémoratives communes ont été créées. Ce sont eux qui définissent aujourd'hui l'importance du cimetière pour les Allemands et les Hollandais.

Literatur

Archivmaterialien und andere Primärquellen

Archiv des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge (AVDK) C 3.3. 2: Kriegsgräberfürsorge, Partnerschaft, Begegnungen: Bonbruck – Ysselsteyn.

Gemeentearchief Venray (GAV): Findbuch.

GAV: Duits Militaire Begraafplaats te Ysselsteyn. Archiv en Documentatie Doos II, 1959.

GAV: 4385: Juden.

GAV: Parochie Christus Koning/Vredeskerk Doos 13.

Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (PA AA) B 85/ Bd. 1419: „deutsch-niederländische Vereinbarung über die Überführung von deutschen Kriegstoten aus den Niederlanden in die Bundesrepublik Deutschland“ vom 11. November 1954.

Fel protest tegen eerbetoon aan gevallen nazi's tijdens Vierdaagse, in: De Gelderlander, online Artikel vom 07.07.2018, URL: <https://www.gelderlander.nl/nijmegen/fel-protest-tegen-eeerbetoon-aan-gevallen-nazi-s-tijdens-vierdaagse~a635fc95/> (aufgerufen am 07.01.2019).

Oorlogsdoden. „De Duitsers doet meer aan grafverzorging, ook voor burgers“, in: Vrij Nederland vom 18.09.1976.

Literatur

Marie-Theres ALBERT – Birgitta RINGBECK: 40 Jahre Welterbekonvention: Zur Popularisierung eines Schutzkonzeptes für Kultur- und Naturgüter, Berlin 2015.

Jörg ARNOLD – Dietmar SÜß – Malte THIEßEN (Hrsg.): Luftkrieg. Erinnerungen in Deutschland und Europa, Göttingen 2009.

Aleida ASSMANN: Erinnerungsräume. Formen und Wandlungen des kulturellen Gedächtnisses, München 1999.

- Aleida ASSMANN: Zur Mediengeschichte des kulturellen Gedächtnisses, in: Astrid ERLI – Ansgar NÜNNING (Hrsg.): Medien des kollektiven Gedächtnisses. Konstruktivität – Historizität – Kulturspezifität, Berlin 2004, S. 45–60.
- Nina BURKHARDT: Rückblende. NS-Prozesse und die mediale Repräsentation der Vergangenheit in Belgien und den Niederlanden, Münster 2009.
- Jan DERIX – Wim MOORMAN – Toon TIELEN: Pioniers in de Peel. Ysselsteyn 1921–1996, Ysselsteyn 1996.
- Isabelle FREDA: „Live“ vom Soldatenfriedhof. Anne Frank und die Inszenierung des Bitburg-Besuchs von Ronald Reagan, in: Insa ESCHBACH – Sigrid JACOBET – Silke WENK (Hrsg.): Gedächtnis und Geschlecht. Deutungsmuster in Darstellungen des nationalsozialistischen Genozids, Frankfurt am Main 2002, S. 181–199.
- Matthias FRIHAMMER – Helaine SILVERMAN (Hrsg.): Heritage of Death. Landscapes of Emotion, Memory and Practice, London 2018.
- Christian FUHRMEISTER: Klatschmohn und Ochsenblut. Zur Ikonographie der Kriegsgräberstätten des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge, in: Gert GRÖNING – Uwe SCHNEIDER (Hrsg.): Gartenkultur und nationale Identität. Strategien nationaler und regionaler Identitätsstiftung in der deutschen Gartenkultur, Worms 2001, S. 76–93.
- Christine GUNDERMANN: Die versöhnten Bürger. Der Zweite Weltkrieg in deutsch-niederländischen Begegnungen 1945–2000, Münster 2014.
- Christine GUNDERMANN: Leiden ohne Täter? Deutsch-niederländische Kommunikation über die nationalsozialistischen Verbrechen, in: Birgit HOFFMANN – Katrin HAMMERSTEIN – Regina FRITZ – Julie TRAPPE – Katja WEZEL (Hrsg.): Diktaturüberwindung in Europa. Neue nationale und transnationale Perspektiven, Heidelberg 2010, S. 132–150.
- Piet van IDDEKINGE: Die Kampfhandlungen um Gelderland 1944/45 und ihre Auswirkungen auf die Zivilbevölkerung, in: Norbert FASSE – Johannes HOUWINK TEN CATE – Horst LADEMACHER (Hrsg.): Nationalsozialistische Herrschaft und Besatzungszeit. Historische Erfahrung und Verarbeitung aus niederländischer und deutscher Sicht, Münster 2000, S. 295–305.
- Alexandra KAISER: Von Helden und Opfern. Eine Geschichte des Volkstrauertags, Frankfurt am Main 2010.
- David William LLOYD: Battlefield tourism: Pilgrimage and the commemoration of the Great War in Britain, Australia and Canada, 1919–1939, Oxford u. a. 1998.
- Pierre NORA: Zwischen Geschichte und Gedächtnis, Berlin 1990.
- Valentin RAUER: Zwischen Kitsch und Trauma: zur symbolischen Repräsentation transnationaler Versöhnungsrituale, in: Hans-Henning HAHN – Heidi HEIN-KIRCHER – Anna KOCHANOWSKA-NIEBORAK (Hrsg.): Erinnerungskultur und Versöhnungskitsch, Marburg 2008, S. 55–69.
- Patrick SCHMIDT: Zwischen Medien und Topoi: Die Lieux de mémoire und die Medialität des kulturellen Gedächtnisses, in: Astrid ERLI – Ansgar NÜNNING (Hrsg.): Medien des kollektiven Gedächtnisses. Konstruktivität – Historizität – Kulturspezifität, Berlin 2004, S. 25–43.
- Birgit SCHWELLING: Transnational Civil Society's Contribution to Reconciliation, in: Dies. (Hrsg.): Reconciliation, Civil Society, and the Politics of Memory. Transnational Initiatives in the 20th and 21st Century, Bielefeld 2012, S. 7–21.
- UNESCO Welterbekonvention, Kriterien zur Feststellung eines außergewöhnlichen Wertes, URL: <https://www.unesco.de/kultur-und-natur/welterbe/welterbe-werden> (aufgerufen am 07.01.2010).
- Frank van VREE: Denkmäler ohne Sockel. Der Zweite Weltkrieg und die Transformation der historischen Kultur in den Niederlanden, in: Jahrbuch des Zentrums für Niederlande-Studien 12 (2001), S. 59–81.
- Emma WATERTON – Laurajane SMITH: There Is No Such Thing As Heritage, in: Dies. (Hrsg.): Taking Archeology out of Heritage, Newcastle upon Tyne 2009, S. 10–27.
- Friso WIELENGA: Vom Feind zum Partner: Die Niederlande und Deutschland seit 1945, Münster 2000.

Autorin

Christine Gundermann, Dr. phil., ist Juniorprofessorin für Public History an der Universität zu Köln. Zuvor war sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Freien Universität Berlin und der Humboldt-Universität zu Berlin tätig. Inhaltlich bewegt sie sich als Public Historian an den Schnittstellen von Zeitgeschichte und Geschichtsdidaktik. Zu ihren Schwerpunkten in Forschung und Lehre zählen die Theoretisierung von Public History, populäre Geschichtskulturen mit dem Fokus auf Geschichtscomics, Erinnerungsdiskurse und die deutsch-niederländische Zeitgeschichte.

Christine Gundermann, Dr. phil., est une jeune professeur d'histoire publique à l'Université de Cologne. Auparavant, elle a travaillé comme assistante de recherche à l'université libre et à l'université Humboldt de Berlin. En tant qu'historien public, son contenu évolue aux interfaces entre l'histoire contemporaine et la didactique de l'histoire. Ses recherches et son enseignement portent sur la théorisation de l'histoire publique, les cultures historiques populaires, en particulier les bandes dessinées historiques, les discours sur la mémoire et l'histoire contemporaine germano-néerlandaise.

- ¹ Nach den Entwürfen von Jan und Aleida Assmann (ASSMANN: Erinnerungsräume, 1999), aktualisiert in: ASSMANN: Mediengeschichte, 2004.
- ² Vgl. FRIHAMMER – SILVERMAN (Hrsg.): Heritage of Death, 2018.
- ³ Vgl. UNESCO Welterbekonvention, Kriterien zur Feststellung eines außergewöhnlichen Wertes, URL: <https://www.unesco.de/kultur-und-natur/welterbe/welterbe-werden> (aufgerufen am 07.01.2019), siehe auch: ALBERT – RINGBECK: 40 Jahre Welterbekonvention, 2015, S. 26 f.
- ⁴ Ist der Friedhof etwa in direkter Nähe zu einem Schlachtfeld angelegt worden (LLOYD: Battlefield tourism, 1998), oder ist auf ihm eine – etwa für die Militärgeschichte – herausragende Persönlichkeit bestattet, so zeigen sich Vermarktungsaspekte im Sinne eines *dark tourism*. Im Hinblick auf die großen Soldatenfriedhöfe des Zweiten Weltkriegs spielen auch andere Fragen eine Rolle – etwa ob bekannte Kriegsverbrecher dort begraben sind oder in welchem Maße auch ehemalige Mitglieder der Waffen-SS und SS dort begraben sind.
- ⁵ Dennoch lässt sich gerade durch die Forschung zu deutschen Soldatenfriedhöfen belegen, wie sehr auch die gewählte Architektur die Art und das Narrativ des Erinnerns bestimmen sollten. Vgl. dazu: FUHRMEISTER: Klatschmohn und Ochsenblut, 2001.
- ⁶ Hier verstanden nach: NORA: Zwischen Geschichte und Gedächtnis, 1990; und in kritischer Weiterentwicklung: SCHMIDT: Zwischen Medien und Topoi, 2004.
- ⁷ Vgl. WATERTON – SMITH: There Is No Such Thing As Heritage, 2009, S. 15.
- ⁸ Vgl. IDEKINGE: Gelderland 1944/45, 2000; spezifisch für die Ysselsteyn: DERIX u. a.: Pioniers in de Peel, 1996, S. 45 f.; außerdem Einleitung Findbuch des Gemeindearchief Venray (im Folgenden GAV).
- ⁹ Vgl. hierzu RAUER: Zwischen Kitsch und Trauma, 2008 und FREDÄ: „Live“ vom Soldatenfriedhof, 2002.
- ¹⁰ Ein hervorragender Überblick über das schwierige Verhältnis beider Länder findet sich bei: WIELENGA: Vom Feind zum Partner, 2000, zusammenfassend auch: GUNDERMANN: Die versöhnten Bürger, 2014, S. 48–55.
- ¹¹ Die „deutsch-niederländische Vereinbarung über die Überführung von deutschen Kriegstoten aus den Niederlanden in die Bundesrepublik Deutschland“ bestimmte seit dem 11. 11. 1954 das Überführungsreglement in die Bundesrepublik. Vgl. Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland (PA AA) B 85/Bd. 1419.
- ¹² Vgl. GUNDERMANN: Die versöhnten Bürger, 2014, S. 333 ff., 337–343.
- ¹³ Zur nationalen Trauerpraxis um den Volkstrauertag siehe: KAISER: Von Helden und Opfern, 2010.
- ¹⁴ Vgl. GAV: Duits Militaire Begraafplaats te Ysselsteyn. Archiv en Documentatie Doos II, 1959: Brief von Paul Bernd Ulrich an Louis Timmermans am 10. 10. 1958.
- ¹⁵ Vgl. VREE: Denkmäler ohne Sockel, 2001.
- ¹⁶ Etwa als ein niederländischer Journalist hinterfragte, wie denn das Pflegen der eigenen Gräber zur Versöhnung mit dem überfallenen Nachbarn nun konkret beitragen sollte. Vgl. Oorlogsdoden. „De Duitsers doet meer aan grafverzorging, ook voor burgers“, in: Vrij Nederland vom 18.09.1976.
- ¹⁷ Vgl. Archiv des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge C 3.3. 2: Kriegsgräberfürsorge, Partnerschaft, Begegnungen: Bonbruck – Ysselsteyn.
- ¹⁸ Vgl. BURKHARDT: Rückblende, 2009.
- ¹⁹ Das GAV verweist auf drei jüdische BürgerInnen, über deren Verbleib der Bürgermeister nach 1942 der „Zentralstelle für jüdische Auswanderung“ keine Angaben machen kann. Vgl. GAV 4385: Juden.
- ²⁰ Siehe GAV: Parochie Christus Koning/Vredeskerk Doos 13.
- ²¹ Vgl. die Beiträge in: ARNOLD u. a. (Hrsg.): Luftkrieg, 2009, aber auch GUNDERMANN: Leiden ohne Täter? 2010.
- ²² Vgl. GUNDERMANN: Die versöhnten Bürger, 2014, S. 341 f.
- ²³ Vgl. ebd., S. 367 ff.
- ²⁴ Bei der „Vierdaagse“ handelt es sich um eine viertägige Wanderung in der Umgebung von Nijmegen, an der sich aktuell mehr als 40 000 Menschen aus dem In- und Ausland beteiligen. Ein Teil des Weges umfasst die sogenannte „Liberation Route Europe“. So wird die Vierdaagse auch partiell zu einem Gedenkmarsch.
- ²⁵ Vgl. Fel protest tegen eerbetoon aan gevallen nazi's tijdens Vierdaagse, in: De Gelderlander, Online-Artikel vom 07.07.2018, URL: <https://www.gelderlander.nl/nijmegen/fel-protest-tegen-eeerbetoon-aan-gevallen-nazi-s-tijdens-vierdaagse~a635fc95/> (aufgerufen am 07.01.2019).
- ²⁶ Vgl. SCHWELLING: Transnational Civil Society's Contribution to Reconciliation, 2012.

Zur Geschichte der Grenzübergänge der Eisenbahnen zwischen den Niederlanden und dem Rheinland

Trennendes und Verbindendes

Claus Weber

1. Einleitung

Grenzen sind zugleich Trennendes wie Verbindendes. Sie umfassen einen Staat und grenzen ihn damit gegen seine Nachbarn ab. Zugleich werden diese Grenzen ständig überschritten, sei es durch einen bewussten Übergang mit Grenzkontrollen und Schranken, sei es illegal, sei es durch einen offenen Übergang, ohne dass man die eigentlichen Grenzen noch merkt. In Mitteleuropa sind im Verlaufe seiner Geschichte alle möglichen Formen von Grenzen erprobt worden.

Im Bewusstsein der Völker mögen Grenzen eine grundlegende Bedeutung haben. Oder sie werden nur als künstliches Gebilde angesehen, das für das tägliche Leben keine Rolle spielt. Im Verhältnis zwischen den Niederlanden und Deutschland hat es in der Vergangenheit schwierige Phasen gegeben, in denen die gemeinsame Grenze eine bedeutend trennende Rolle spielte. In der jetzigen Zeit existiert die Staatsgrenze natürlich noch, verschwimmt aber in ihrer Bedeutung für das tägliche Leben immer mehr. Die meisten Wege und Straßen sind ohne Kontrolle zu befahren. Es gibt zahlreiche Verbindungen auf den menschlichen, politischen und wirtschaftlichen Ebenen – bis hin zu Rettungsfahrzeugen mit Sirenen beider Länder, um nur ein Beispiel zu nennen.

In der Wirtschaft, im Handel und Verkehr spielten und spielen Grenzen in einer zunehmend globalisierten und vernetzten Welt nur noch eine untergeordnete Rolle, wenn es um den Austausch von Gütern und Dienstleistungen geht. Aber es gab auch Zeiten, da bedeuteten Grenzen große Hindernisse. Es sei hier nur an die Androhung der Todesstrafe für Industriespionage im England des 19. Jahrhundert erinnert. Was allerdings kaum jemanden abhielt, ebensolche Spionage zu betreiben.

Von dieser profitierte auch die Entwicklung der Eisenbahnen auf dem europäischen Kontinent. Eisenbahnen waren von Beginn an als grenzüberschreitender Verkehrsweg gedacht. Und auch in größten Krisenzeiten sind es immer wieder Eisenbahnstrecken, die Menschen durch Grenzen hindurch transportierten. Man erinnere sich nur an die Interzonenzüge zwischen Westdeutschland und West-Berlin, die Ostdeutschland, das Territorium der damaligen Deutschen Demokratischen Republik, durchquerten. Oder die private Borteler Bahn von Bortel in den Niederlanden nach Goch in Deutschland, deren Züge auch in den düsteren Zeiten des

Ersten Weltkrieges Deutsche aus den kriegführenden Ländern nach Deutschland zurückbrachten, als die Staatsbahnen ihre Verbindungen unterbrochen hatten.

Heute sind die Grenzen auf den Eisenbahnstrecken eher an technischen Unterschieden zu erkennen, an unterschiedlichen Stromsystemen, Vorschriften und Signalisierungen. Die Vereinheitlichung dieser Systeme hat sich auch die Europäische Union vorgenommen. Wegen der massiven Auswirkungen dieser Angleichungen in den einzelnen Ländern und Bahnsystemen ist dies eine sehr langfristig angesetzte Aufgabe.

Das in sich geschlossene technische System ‚Eisenbahn‘, das zugleich in vielfältiger Hinsicht in Wirtschaft, Politik und Handel vernetzt ist, erscheint gut geeignet, die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten beiden Jahrhunderte zwischen den Niederlanden und Deutschland exemplarisch zu erläutern und zu verdeutlichen.

Als Arbeitsraum wird in diesem Aufsatz die Grenze zwischen Aachen bzw. Maastricht im Süden und Arnhem bzw. Emmerich im Norden betrachtet (Provinzen Limburg und Gelderland bzw. Bundesland Nordrhein-Westfalen), bedingt durch das Arbeitsgebiet des Autors, der hier als Bodendenkmalpfleger im Rheinland tätig ist.

2. Geschichte der Grenze zwischen dem Rheinland und den Niederlanden

Die Region zwischen dem Niederrhein und den Niederlanden kann bis in die Frühe Neuzeit als ein zusammenhängender Raum betrachtet werden, was an Sprache, Mentalität der Menschen, Künsten und Wirtschaft erkennbar ist. Politische Trennlinien, wie zwischen den niederländischen Generalstaaten und dem Deutschen Kaiserreich oder zwischen einzelnen Herrschaftsterritorien, gab es, und sie hatten natürlich ihre Auswirkungen auf die Bewegungsfreiheit der Menschen und der Güter.

Die markante Grenze zwischen den beiden Regionen entstand jedoch erst nach dem Ende der französischen Herrschaft mit dem Wiener Friedensschluss 1815. Es wurde eine Grenzlinie gezogen, die in einer Entfernung von rund fünftausend Metern östlich der Maas verlief. Westlich dieser Grenze entstand das Vereinigte Königreich der Niederlande, auf der östlichen Seite erhielt Preußen die rheinischen Provinzen. 1831 gründete sich das Königreich



Abb. 1: Bahnhof Cleve um 1920, Fotograf unbekannt, Sammlung Heimatverein Uedem

Belgien im südlichen, ehemals spanisch-katholischen Teil der Vereinigten Niederlande. Im Norden entstand das Königreich der Niederlande. Mit der Reichsgründung 1871 entstand östlich der Grenze das Deutsche Reich mit dem preußischen Staat, dessen Provinz Rheinland an die Niederlande grenzte.

Der Beginn des 1. Weltkrieges am 3. August 1914 (Einmarsch deutscher Truppen nach Belgien, Frankreich und Luxemburg) bildete einen massiven Einschnitt in den Beziehungen zwischen den beiden Staaten. Die Niederlande waren neutral geblieben. Und auch der Überfall deutscher Truppen auf Belgien und Frankreich tangierte die Niederlande nur in geringem Umfang. Allerdings baute das Deutsche Reich einen in dieser Form bislang einzigartigen elektrischen Zaun, der Belgien und die Niederlande voneinander schied. Damit sollten unerlaubte Grenzübergänge verhindert werden. Zwischen dem Rheinland und den Niederlanden gab es solche massiven Grenzbefestigungen nicht, allerdings hatte der grenzüberschreitende Verkehr einen deutlich geringeren Umfang als vor dem Krieg.

Nach dem Versailler Friedensschluss 1919 normalisierte sich der Grenzverkehr langsam wieder. Auf der Eisenbahn wurden jedoch die Leistungen aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg nie wieder erreicht. Ein Großteil des Verkehrs verlagerte sich bereits auf das Auto und den Kraftlastwagen, die schneller und flexibler den Personen- und Güterverkehr abwickeln konnten.

Mit Beginn des 2. Weltkrieges 1939 wurden zunächst die Grenzen geschlossen, aber schnell wieder für den Warenverkehr geöffnet. Erst mit dem Überfall der deutschen Truppen auf die Niederlande am 10. Mai 1940 kam es zu Kriegshandlungen, die auch die Eisenbahnen tangierten. Es wurden Strecken zerstört, um den Vormarsch der Deutschen zu behindern. Im Endeffekt konnten diese Maßnahmen die Eroberung der Niederlande nicht verhindern.

Die Befreiung der Niederlande begann im September 1944, am 5. Mai 1945 kapitulierte die deutsche Wehrmacht bei Wageningen; dieses Datum wird in den Niederlanden als Bevrijdingsdag (Befreiungstag) gefeiert. Der Krieg hatte massive Schäden auf beiden Seiten der Grenze hinterlassen, von denen die Eisenbahnen in nicht unerheblichen Teilen betroffen waren.

In der Nachkriegszeit gab es im Grenzverhältnis noch einige eigenständige Entwicklungen. 1949 kam die westdeutsche Gemeinde Elten (bei Emmerich) mit Umgebung unter niederländische Verwaltung, bis 1963. Die dortigen Bewohner blieben zwar formal deutsche Staatsbürger, erhielten jedoch niederländische Pässe und wurden niederländischen Bürgern rechtlich gleichgestellt. Ebenfalls unter niederländische Verwaltung gestellt wurde 1949 der Selfkant. Dies war in der Schlusserklärung der Londoner Deutschland-Konferenz so vorgesehen. Erst nach langen Verhandlungen und Zahlung von 280 Millionen DM wurde der Selfkant 1963 wieder an die Bundesrepublik Deutschland zurückgegeben.

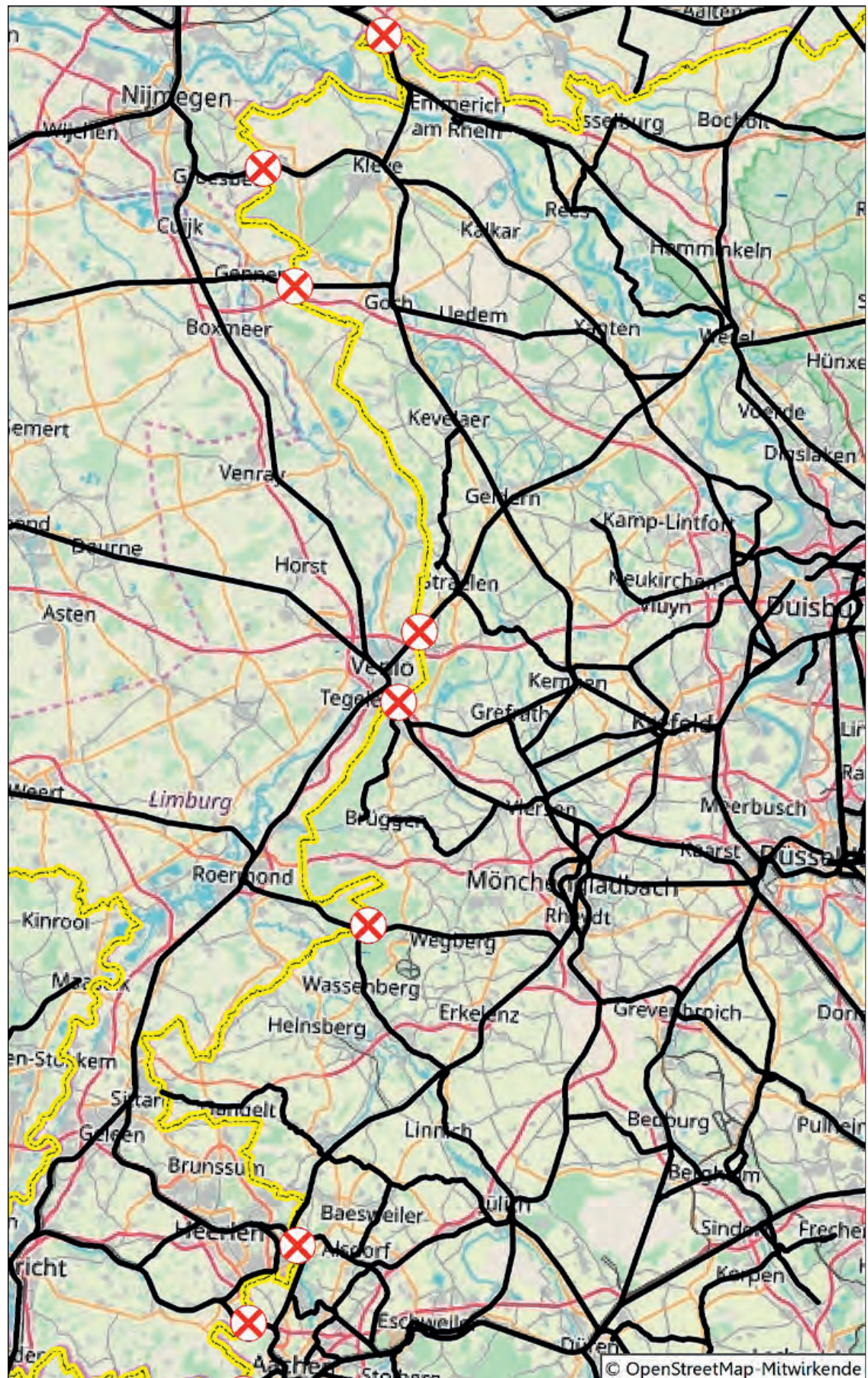


Abb. 2: Eisenbahnnetz 1918,
 Grafik: Claus Weber / © OpenStreetMap-Mitwirkende

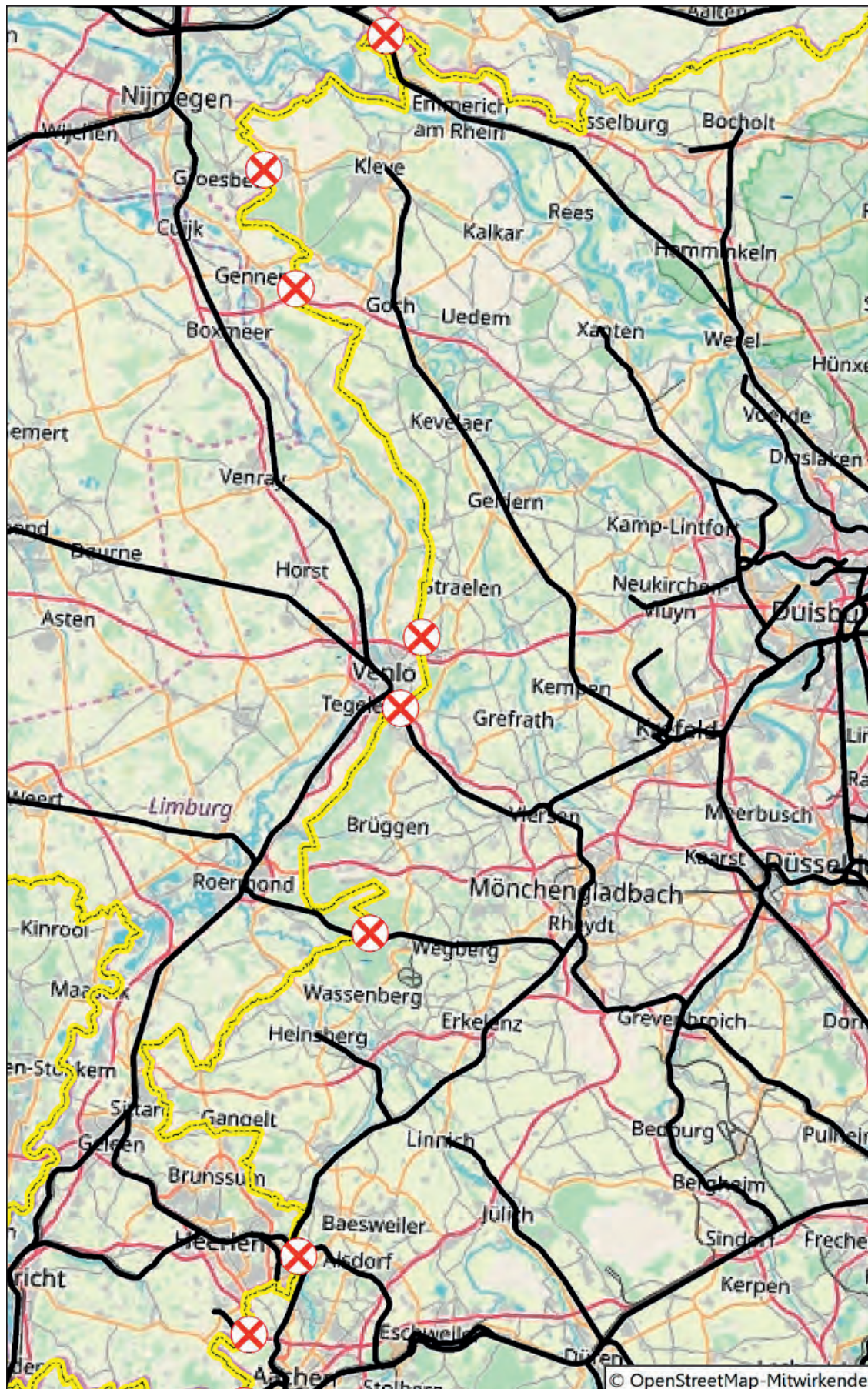


Abb. 3: Eisenbahnnetz 2019,
 Grafik: Claus Weber / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die durch dieses Gebiet führende niederländische Nationalstraße N 274 blieb allerdings bis zum 25. Februar 2002 in niederländischem Besitz.

Die wirtschaftliche Entwicklung ab den 1950er Jahren verliefen weitgehend parallel, da in beiden Staaten der wirtschaftliche Aufschwung spürbar und verändernd war. Beide Staaten waren Gründungsmitglieder erst der sog. Montanunion 1951 und dann der Europäischen Union 1957. Seit dieser Zeit verdichten sich die Verflechtungen in jeglicher Hinsicht. Sichtbares Zeugnis ist die Nieuwstraat/Neustraße in Kerkrade/Herzogenrath, die in der Straßenmitte durch die Staatsgrenze getrennt ist. Hier wurden sämtliche Grenzhindernisse beseitigt und ein gemeinsames Verwaltungsgebäude auf die Grenze gesetzt.

Mit dem ersten Schengener Abkommen vom 14. Juni 1985 verstärkten sich die Bemühungen zur Öffnung der Grenzen. Mit diesem Abkommen sollte perspektivisch auf Kontrollen des Personen- und Warenverkehrs an ihren gemeinsamen Grenzen verzichtet werden. Zwischen dem Koninkrijk der Nederlanden und der Bundesrepublik Deutschland ist dies weitgehend erreicht.

3. Geschichte der Eisenbahnen zwischen den Niederlanden und dem Rheinland

Nach der Erfindung der Eisenbahn in England am Ende des 18. Jahrhunderts kamen die Ideen und Techniken sehr schnell auch nach Europa. In den 1820er Jahren entstanden in vielen Ländern Pläne für Eisenbahnnetze und grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen. Dabei spielten die jeweiligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse eine entscheidende Rolle. Die frühen Eisenbahnen waren Privatbahnen, die von privat finanzierten Gesellschaften geplant, gebaut und betrieben wurden. Die frühen Netze sollten dabei die großen Entfernungen überwinden, um vor allem Güter, weniger Personen, schneller beispielsweise von Köln an die Nordsee zu bringen. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein war durch eine rigide niederländische Zollpolitik gestört, der Warenverkehr über diesen uralten Verkehrsweg schwierig und teuer. Man suchte also verlässliche Wege an den mitteldeutschen und norddeutschen Raum.

Im Westen bot sich daher der Weg in das 1831 neu entstandene Belgien an, das wiederum Anschluss an den westdeutschen Wirtschaftsraum suchte. So entstand die erste grenzüberschreitende Eisenbahnlinie der Welt von Köln nach Antwerpen zwischen 1839 und 1843. Es folgte die von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Strecke von Köln über Oberhausen an die Weser bei Minden, eröffnet 1845–1847. Von hier aus gab es Verbindungen in den Osten und an die Nordsee.

In den Niederlanden wurde die erste Eisenbahn 1839 zwischen Amsterdam und Haarlem eröffnet, als Teil der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij nach Rotterdam. Die Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij begann

1843 den Betrieb auf der Strecke von Amsterdam nach Utrecht, verlängert 1845 bis Arnhem und 1856 bis Emmerich. Hier gab es Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn von Oberhausen.

In den Jahren zwischen 1853 und 1896 wurden nicht weniger als acht Grenzübergänge eingerichtet (der Grenzübergang zwischen Elten und Zevenaar bediente zwei Strecken):

1853	Aachen–Maastricht
1856	Oberhausen–Zevenaar–Arnhem
1865	Kleve–Nijmegen
1865	Kleve–Zevenaar
1866	Mönchengladbach–Venlo
1873	Goch–Boxtel
1874	Wesel–Venlo
1878	Mönchengladbach–Roermond
1896	Herzogenrath–Heerlen

In nur 43 Jahren entstand ein dichtes und leistungsstarkes Netz von internationalen Verbindungen zwischen dem preußischen Staat bzw. ab 1871 dem deutschen Reich sowie den Niederlanden.

In der Frühzeit der Eisenbahnen waren es vor allem private Gesellschaften, die die Bahnlinien finanzierten und bauten. Dies blieb so bis zur Verstaatlichung der großen Eisenbahn-Gesellschaften in Deutschland um 1880, als Folge des deutsch-französischen Krieges. In Preußen entstand die Königlich Preußische Staatsbahn, die den Betrieb im Rheinland durchführte. (Abb. 1)

In den Niederlanden gab es eine andere Entwicklung, hier waren es ebenfalls private Eisenbahn-Gesellschaften, die Bahnstrecken planten und bauten. Sie standen jedoch bereits früh unter staatlicher Aufsicht. Ab 1860 finanziert dann der Staat zusätzlich den Bau eigener Eisenbahnen. Erst 1920 werden die Nederlandsche Spoorwegen (NS) als staatliche Bahngesellschaft gegründet.

Als erste der grenzüberschreitenden Bahnstrecken wurde die Verbindung zwischen Kleve und Arnhem mit dem Eisenbahntrajekt über den Rhein 1912 eingestellt. Der Schiffsverkehr war zu aufwändig, die Notwendigkeit mehrerer paralleler Verkehrswege durch die Verstaatlichung der Privatbahnen entfallen.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die Grenzen geschlossen, Luxus- und Fernzüge eingestellt, internationale D-Züge und lokale Personenzüge fuhrten jedoch weiter. Bereits im Herbst 1914 normalisierte sich der Eisenbahnverkehr wieder. (Abb. 2)

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges nahm man den Verkehr langsam wieder auf, Grenzen wurden geöffnet, der Zugbetrieb auf Vorkriegszustand verstärkt. Allerdings hatten sich die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse grundlegend geändert. Es gab keine Luxuszüge mehr, die das Rheinland querten. Der internationale Personenverkehr war auf die Strecken zwischen Arnhem und Oberhausen bzw. Venlo nach Mönchengladbach beschränkt. Der Lokal-

verkehr war äußerst gering, es gab kaum Bedarf für grenzüberschreitende Eisenbahnfahrten. Die Strecken wurden fast alle zu Nebenbahnen zurückgestuft, mit Ausnahme der beiden erwähnten D-Zug-Strecken.

In dieser Zeit legte man die Strecke zwischen Venlo und Straelen still, einst Teil der Verbindung von Paris nach Hamburg.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 wurden wiederum sämtliche Grenzübergänge geschlossen. Nach dem Überfall deutscher Truppen wurden die Niederlande am Abend des 15. Mai 1940 zur Aufgabe gezwungen. Am 16. Mai 1940 wurde der Bahnverkehr auf nicht zerstörten Strecken bereits wieder aufgenommen. Die Niederlande kamen unter deutsche Verwaltung. Den Eisenbahnverkehr in den Niederlanden verwaltete die Deutsche Reichsbahn.

Zum Ende des Krieges kamen die Niederlande und das Rheinland in die unmittelbare Kampfzone. Es gab massive Zerstörungen an den Bahnanlagen, die zum völligen Stillstand des Verkehrs führten. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der internationale Verkehr zwischen Amsterdam und Basel über Deutschland 1946 wieder aufgenommen, zunächst noch über Venlo. Über den Grenzübergang nördlich von Emmerich rollten erste Züge wieder ab Ende 1945. Allerdings war das Gebiet um Elten zunächst noch in niederländischer Verwaltung, so dass in Emmerich ein neuer Grenzübergang geschaffen werden musste. Elten kam erst 1963 wieder zurück nach Deutschland, der Grenzbahnhof in Emmerich wurde allerdings beibehalten.

Die wirtschaftliche Entwicklung in den beiden Ländern verlief ähnlich, und auch in der Verkehrspolitik gab es zunächst vergleichbare Voraussetzungen. Noch in den 1950er Jahren wurde auf beiden Seiten der Grenze der Lokalverkehr gestärkt, durch neue Triebwagen („Schienenbus“) zur Verringerung des Betriebsaufwandes und durch Vermehrung von Zugleistungen.

In den 1960 Jahren begannen jedoch deutliche Differenzierungen in der Bahnpolitik. In Deutschland wurde der private Autoverkehr massiv gefördert, die Eisenbahn durch Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zurückgedrängt. Es wurden Programme aufgelegt, Bahnstrecken aufzugeben und durch den angeblich effizienteren Busverkehr zu ersetzen. Dies wurde auch am Niederrhein umgesetzt, zahlreiche Nebenstrecken wurden bis in die 1990er Jahre aufgegeben und abgebaut.

Die Niederlande verzeichneten ebenfalls einen deutlichen Aufschwung des privaten Autoverkehrs, allerdings gab und gibt es keine vergleichbar bedeutende Automobilindustrie wie in Deutschland. Wegen des fehlenden Drucks dieses Industriezweiges wurden die Leistungen der Bahn nicht so stark zurückgefahren wie in Deutschland. Aber auch hier kam es zu Stilllegungen von kaum genutzten Bahnstrecken. Bei den grenzüberschreitenden Verbindungen nach Deutschland war es in der Regel aber die deutsche Seite, die die Aufgabe des Betriebes vorantrieb.

Mit der Elektrifizierung der Strecken von Emmerich nach Arnhem 1964/1966 und von Kaldenkirchen nach Venlo bis 1968 ergaben sich neue technische Probleme, da nun unterschiedliche Bahnstromsysteme aneinanderstießen. Deshalb war Emmerich zwischen 1964 und 2016 Stromwechselbahnhof. Das bedeutet, dass in der Oberleitung mehrerer Gleise beide Stromarten abwechselnd eingeschaltet werden konnten. Es mussten daher lediglich die Lokomotiven ausgetauscht werden, während die Züge im Gleis verblieben konnten. Dieses Prinzip wird heute noch in Venlo angewendet.

Die Entwicklung elektrischer Triebfahrzeuge hin zu Mehrsystembahnen erleichtert die Grenzübergänge erheblich. Dies begann bereits in den 1960er Jahren, als vor allem Güterzuglokomotiven für den entstehenden europäischen (Montan-)Markt entwickelt wurden. Heutzutage sind es die Lokomotiven und Triebwagen, die sich an die jeweiligen Bahnstrom- und Sicherungssysteme anpassen können, so dass langwierige Lokwechsel an den Grenzübergängen entfallen können. (Abb. 3)

Dies zeigt sich aktuell im Bereich der Strecke zwischen Aachen und Maastricht, die im Dezember 2018 neu eröffnet werden soll. Hier fahren Triebfahrzeuge der privaten Gesellschaft Arriva Nederland die für die unterschiedlichen Bahnstrom- und Signalsysteme eingerichtet sind. Sie können daher ohne Unterbrechung die Grenze überfahren, was erhebliche Vorteile für die Nutzer bietet: es entfallen Grenzkontrollen, Lokwechsel, Umstiege usw. Dazu mussten zunächst umfangreiche Um- und Ausbauten an den Strecken und Betriebseinrichtungen erfolgen, wie die Herstellung der Zweigleisigkeit und der Bau der Stromleitungen.

4. Die Entwicklung der Eisenbahn-Grenzübergänge und der heutige Zustand

Bereits die zweite im Rheinland eröffnete Eisenbahnstrecke war eine grenzüberschreitende Verbindung, die Strecke von Köln über Aachen und Welkenraedt nach Antwerpen, in Betrieb genommen zwischen 1839 und 1843. Dies belegt die enge wirtschaftliche Verknüpfung des Rheinlandes mit den westlichen Nachbarn Belgien und den Niederlanden. Zugleich vermittelt dies die verkehrliche Notwendigkeit des Anschlusses der Rheinlande an die Überseehäfen an der Nordsee. Zu dieser Zeit war der Schiffsverkehr über den Rhein und damit durch die Niederlande durch deren hohe Zollburden stark eingeschränkt.

1853 folgte als erste Verbindung in die Niederlande die Strecke von Aachen nach Simpelveld, als Abzweig der Linie von Aachen nach Mönchengladbach, Düsseldorf bzw. Duisburg-Homberg. Sie wurde ab 1845 von der Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft geplant und gebaut. Vor allem als Güterzugstrecke diente sie dem Aachen-Limburger Kohlenrevier und der Bahnverbindung zwischen Aachen



Abb. 4: Triebwagen vom Typ VT 95 der ZLSM im Endbahnhof Aachen-Vetschau 2012, Foto: Claus Weber

und Maastricht. Die Strecke hatte nie eine größere Bedeutung und wurde 1992 stillgelegt. (Abb. 4)

Heute verkehren hier die Museumszüge der Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (Süd-Limburgische Dampfeisenbahn-Gesellschaft). Bei den Besucherfahrten kommt es zu der Situation, dass die Mitfahrenden in einem deutschen Schienenbus auf einer niederländischen Museumseisenbahn auf Niederländisch die deutsche Geschichte erläutert bekommen. Die Bahn quert eine der Höckerlinien des Westwalls, der Grenzbefestigung, die ab 1936 entlang der deutschen Grenze zu den westlichen Nachbarstaaten erbaut wurde. Die Höckerlinien als Panzerabwehrlinien sind über große Distanzen als Bodendenkmäler erhalten. Auch im Bereich der hiesigen Bahnstrecke vermitteln sie ein eindrucksvolles Bild deutscher und europäischer Geschichte.

Als zweite grenzüberschreitende Bahnstrecke eröffnete die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft 1856 ihre Strecke von Oberhausen nach Emmerich und weiter an die Grenze. Auf niederländischer Seite war es die Nederlandse Rijnspoorweg Maatschappij, die 1843 den Betrieb auf der Strecke von Amsterdam nach Utrecht begann; 1845

verlängert bis Arnhem und 1856 bis Emmerich. Allerdings hatten die Niederländer zunächst eine Spurweite von 2 Metern gewählt. Da sich im Rheinland die „englische“ Spurweite 1435 mm durchgesetzt hatte, mussten viele Kilometer Strecke „umgenagelt“ werden – ein Beleg dafür, welche umfangreichen Auswirkungen die Entwicklung der frühen Eisenbahnen für ein einheitliches Europa hatte. Die Strecke, die die schnellste Verbindung zwischen der Rheinschiene, dem Ruhrgebiet und den niederländischen Häfen darstellte und immer noch ist, entwickelte sich rasch zur bedeutendsten Verbindung dieser Wirtschaftsstandorte. Heute fahren hier die Internationalen ICE-Verbindungen aus den Niederlanden ins westliche und südliche Deutschland und seit 2018 auch wieder Regional-Express-Züge von Wesel nach Arnhem (RE 19 | Rhein-IJssel-Express).

Besondere Bedeutung besitzt diese Strecke, da sie Teil der europäischen Güterzug-Magistrale von Rotterdam nach Genua ist. Dazu soll sie ausgebaut werden. Während der niederländische Teil der Betuwe-Route fertig gestellt ist, laufen intensive Planungen für den deutschen Teil zwischen Grenze und Oberhausen; erste Baumaßnahmen sind bereits erfolgt. (Abb. 5)



Abb. 5: Uebersichtskarte des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Cöln. Zustand 1. Juni 1917, mit den Grenzübergängen Emmerich im Norden, Kleve, der Bosteler Bahn und bei Venlo im Südwesten.
Herausgeber: Karten- und Luftbildstelle der DB, Mainz – Nachdruck.



Abb. 6: Brücke Griethausen 2014, Foto: Claus Weber

Auf der linken Rheinseite hatte die Rheinische Eisenbahngesellschaft ihre Strecke von Köln bis Kleve 1863 eröffnet. Auch diese Privatbahn suchte den Anschluss in die Niederlande, und dies auf zwei Wegen. Linksrheinisch stellte sie 1865 die Verbindung zwischen Kleve und Nijmegen her. Allerdings gab es hier keinen Anschluss an das niederländische Eisenbahnnetz, da Nijmegen erst 1879 mit diesem verbunden wurde.

Die Rheinische Bahn wollte aber eine Verbindung zu den Überseehäfen erlangen und baute dementsprechend eine Verbindung von Kleve über den Rhein nach Zevenaar. Dieser Bahnhof lag an der Strecke zwischen Oberhausen und Arnhem, und so konnten die Wagen der Rheinischen Eisenbahn direkt auf die Strecke der Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij übergehen. Damit vermied sie einen Wagenübergang auf die direkte Konkurrenz, die Köln-Mindener Eisenbahn. Diese Verbindung eröffnete man ebenfalls 1865. Zu den Besonderheiten der letztgenannten Bahn gehörten die Brücke bei Griethausen über einen Altarm des Rheins und das Eisenbahntrajekt zwischen den Bahnhöfen Spyck und Welle. (Abb. 6)

Das Eisenbahntrajekt stellte man 1912 ein, es verblieb eine Verbindung zwischen Kleve und Spyck. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges bauten alliierte Truppen hier eine provisorische Eisenbahnbrücke und auf der rechten Rheinseite die sog. Engländerkurve, eine Verbindung von der Brücke an die Strecke nach Oberhausen, die nur während der Nutzungszeit der Behelfsbrücke genutzt wurde. Der rechtsrheinische Teil wurde danach endgültig stillgelegt. Den linksrheinischen Abschnitt bediente man bis 1987 im Güterverkehr. Die bekannte Brücke über den Altarm bei Griethausen ist zurzeit nicht begehbar, aber bestens erhalten und ein eindrucksvolles Beispiel früher Eisenbahnbrücken.

Die Verbindung zwischen Kleve und Nijmegen hatte ihre hohe Bedeutung, als Kleve Kurstadt war und zahlreiche niederländische Bürger nach Bad Cleve kamen und dort wohnten. Nach den beiden Weltkriegen besaß die Strecke keine wirtschaftliche Bedeutung mehr, sie wurde 1991 stillgelegt. Heute fährt hier die Grenzlandraisine zwischen Kleve und Groesbeek. Eine immer wieder geforderte Wiedereröffnung scheiterte nicht zuletzt an der Entwicklung in der Stadt Kleve, als die Bahngleise im Bereich nördlich des Bahnhofes endgültig gekappt wurden.



Abb. 7: Brücke Griethausen 2014. Foto: Claus Weber

Als zweite wichtige Verbindung zwischen dem Rheinland und den westlichen Niederlanden gilt die Strecke zwischen Mönchengladbach und Venlo. Venlo ist einer der Verkehrsknotenpunkte im Limburger Raum. In Deutschland gab es bereits die Verbindung von Aachen über Mönchengladbach und Viersen nach Düsseldorf bzw. Duisburg. In den Niederlanden bestanden Verbindungen von Venlo nach Nijmegen, Eindhoven und Maastricht. Den Abzweig nach Venlo eröffnete die Rheinische Eisenbahn 1866. Über diese Strecke wurden zeitweise auch die Luxuszüge vor dem 1. Weltkrieg geführt. Heute fahren hier vor allem Güterzüge, aber auch internationale Verbindungen, als Umleiter auch ICE-Züge und der Regionalverkehr. (Abb. 7)

Eine Besonderheit in der Eisenbahngeschichte am Niederrhein stellt die sog. Boxteler Bahn dar, die von der Noord-Brabantsch – Duitsche Spoorweg-Maatschappij (Nord-Brabant – Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft) zwischen 1873 und 1876 eröffnet wurde. Sie verband die Städte Boxtel und Wesel, beides Knotenbahnhöfe in den jeweiligen Bahnnetzen. Ihre Züge befuhren ab 1873 den Abschnitt zwischen Boxtel und Goch und querten damit die Grenze, die Fortführung nach Wesel folgte 1876. Den Rhein überquerten die

Züge auf der Brücke, welche 1874 von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft im Zuge ihrer Strecke zwischen Venlo und Wesel errichtet worden war.

Über diese Bahn fuhren die internationalen Luxus-Züge von London über Vlissingen weiter nach Berlin, Sankt Petersburg und den Balkan. Für diese Bahn wurden in England eigene Lokomotiven gebaut, ihrem Anstrich nach die ‚Blaue Brabanders‘ genannt. Bis zum Beginn des 1. Weltkrieges hatte die Strecke hohe verkehrliche Bedeutung im internationalen Personen- und Postverkehr, ihr war aber kein dauerhafter kommerzieller Erfolg beschieden. Auch nach Kriegsbeginn 1914 fuhren hier weiterhin Züge, über diese Strecke konnten die deutschen Flüchtlinge aus Belgien, Frankreich und den Überseegebieten, die in den belgischen und niederländischen Überseehäfen ankamen, nach Deutschland einreisen.

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges kam zwischen Boxtel und Wesel nur noch ein lokaler Grenzverkehr zustande, die Strecke war zur Nebenbahn degradiert und wurde 1925 von der Deutschen Reichsbahn bzw. der Staatsspoorwegen übernommen. Am Ende des 2. Weltkrieges diente die Trasse dem Vormarsch alliierter Truppen, die den Bahndamm als



Abb. 8: Grenzübergang bei Venlo 2018. Foto: Claus Weber

Fahrweg nutzten. Nach dem Ende des Krieges gab es nur noch abschnittsweise Verkehre, die aber nur noch lokale Bedeutung hatten; der Grenzübergang blieb geschlossen. Den Restverkehr in Deutschland legte man in den 1960er Jahren, den in den Niederlanden in den 1990er Jahren still.

Der ehemalige Übergang über die Grenze ist heute Teil eines Radweges, die Brücke wurde jedoch neu gebaut, in den Ufern des kleinen Baches Kendel kann man noch die Fundamente der Eisenbahnbrücke erkennen. Ein „Grenz“-Übergang ist vor Ort kaum noch zu erkennen. (Abb. 8)

Die Verbindung von Venlo nach Straelen und weiter nach Wesel ist Teil einer geplanten direkten Strecke von Paris nach Hamburg. Sie wurde 1874 von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Auf ihr fuhren zunächst internationale Züge, aber die Bedeutung, die sie ursprünglich erreichen sollte, bekam sie nie. Es war immer eine lokale Verbindung ohne größere wirtschaftliche Bedeutung. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der Grenzübergang geschlossen und blieb dies bis 1920. Nach Wiedereröffnung 1920 fuhren Personenzüge zwischen Venlo und Wesel, die den ländlichen Raum erschlossen. 1936 schloss man den Grenzübergang erneut.

Nach der Eroberung der Niederlande durch deutsche Truppen im Zweiten Weltkrieg wurde von der Deutschen Reichsbahn der Verkehr 1940 wieder aufgenommen. Mit fortschreitendem Vormarsch der alliierten Truppen und dem

Rückzug deutscher Truppen stellte man den Verkehr kriegsbedingt 1944 wieder ein. Die grenzüberschreitende Verbindung wurde in der Nachkriegszeit nicht wiederhergestellt, sämtliche Anlagen wurden abgebaut.

Heute erinnert nichts mehr an die ehemalige Bahnstrecke und den Grenzübergang. Vor Ort allerdings sind rot-weiß gestreifte Pfähle zu sehen, die den Verlauf des Nordkanals im Gelände kennzeichnen. Dieser war 1806 unter dem französischen Kaiser Napoleon mit dem Ziel begonnen worden, Rhein und Maas unter Umgehung der Niederlande zu verbinden. Nach Eroberung der Niederlande durch französische Truppen war der Bau obsolet geworden und wurde 1811 eingestellt. Von der napoleonischen Zeit zeugt allerdings noch die parallel verlaufende Bundesstraße 58, die ebenfalls unter Napoleon errichtet wurde. Auf wenigen hundert Metern kann man hier Verkehrsgeschichte aus 200 Jahren komprimiert erleben, auch wenn vor Ort kaum etwas an diese verkehrshistorisch bedeutende Stelle erinnert.

Die Bahnstrecke zwischen Roermond und Mönchengladbach wurde vom belgischen Staat durch niederländisches Staatsgebiet hindurch erbaut und 1878 eröffnet. Dieses Recht Belgiens war im Vertrag von London vom 19. April 1839 festgeschrieben worden. Darin war Belgien zugesichert, auf eigene Kosten eine Landverbindung als Kanal oder Straße durch das niederländische Limburg bis zur Grenze Preußens errichten zu können. Erst 1868 wurde dieses Recht wahr-



Abb. 9: Grenzübergang der ehemaligen Boxteler Bahn 2018 (links). Bahnübergang Roermond 2018. Gleise mit bahntechnischen Einrichtungen zur Grenzsicherung (rechts). Fotos: Claus Weber

genommen. Preußische Interessen an einer schnellen Bahnverbindung zwischen dem entstehenden Industriegebiet an Rhein und Ruhr unter Umgehung der Niederlande spielten zusätzlich eine entscheidende Rolle für die Realisierung des Projekts. Es wurde jedoch kein Kanal, sondern eine Eisenbahnstrecke gebaut. (Abb. 9)

Sie stellt die schnellste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen in Rotterdam und Antwerpen dar. Man gab ihr den Titel „Der eiserne Rhein“. Diese Bezeichnung hatte man zunächst für die Strecke zwischen Köln und Antwerpen verwendet; sie wanderte jedoch auf die hier behandelte Strecke und belegt deren verkehrlichen Wert. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Strecke ihre Bedeutung, so dass man den grenzüberschreitenden Personenverkehr 1953, den Güterverkehr 1992 einstellte.

Das Besondere an dieser Strecke ist, dass sie bis heute nicht entwidmet ist. Immer wieder gab und gibt es Diskussionen zur Wiedereröffnung, da es an leistungsfähigen Güterzugverbindungen mangelt. Dies verhindern allerdings ein Naturschutzgebiet und einige Hausbesitzer, die ihre Häuser nahe an die Strecke gebaut haben, in der Hoffnung, sie würde nicht wieder betrieben. Zurzeit gibt es keine aktuellen Bestrebungen zur Wiedereröffnung.

Die letzte grenzüberschreitende Strecke zwischen den beiden Staaten wurde 1896 auf der Verbindung zwischen Herzogenrath und Heerlen durch die preußische Staatsbahn

eröffnet, um den südlimburgischen und den Aachener Raum miteinander zu verbinden. Noch im 2. Weltkrieg stellte man 1944 den Personenverkehr ein, Güterzüge verkehrten jedoch bis 1992. (Abb. 10)

In diesem Jahr wurde der Personenverkehr wieder eingerichtet, da die Verkehrsverbindungen zwischen den beiden Räumen doch unbefriedigend waren. Aktuelle Planungen sehen vor, einen durchgehenden Ringverkehr zwischen den Städten Lüttich, Aachen und Maastricht herzustellen. Das Projekt erhielt den Namen LIMAX (Liège–Maastricht–Aachen–Express). Aktuell ist eine solche Bahnfahrt zwar schon möglich, allerdings mit mehrfachem Umsteigen. Im Dezember 2018 wird die neue direkte Verbindung zwischen Aachen und Maastricht wieder hergestellt, geplant ist der Einsatz durchgehender elektrischer Züge. Im Projekt EurekaRail bündeln die niederländische Provinz Limburg und die Provinz belgische Noord-Brabant ihre Kräfte und die Europäische Union stellt finanzielle Unterstützung hierfür bereit. Auch sollen hier in Zukunft Intercity-Züge von Aachen in die Niederlande verkehren.

An diesem ehrgeizigen Projekt zeigen sich auch die Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahn in Europa zu kämpfen hat: In diesem kleinen Raum mit drei Staaten und auf einer Streckenlänge von rund 130 km gibt es drei Bahnstromsysteme und vier Zugsicherungssysteme. Natürlich entwickelte die Bahnindustrie inzwischen Züge, die al-

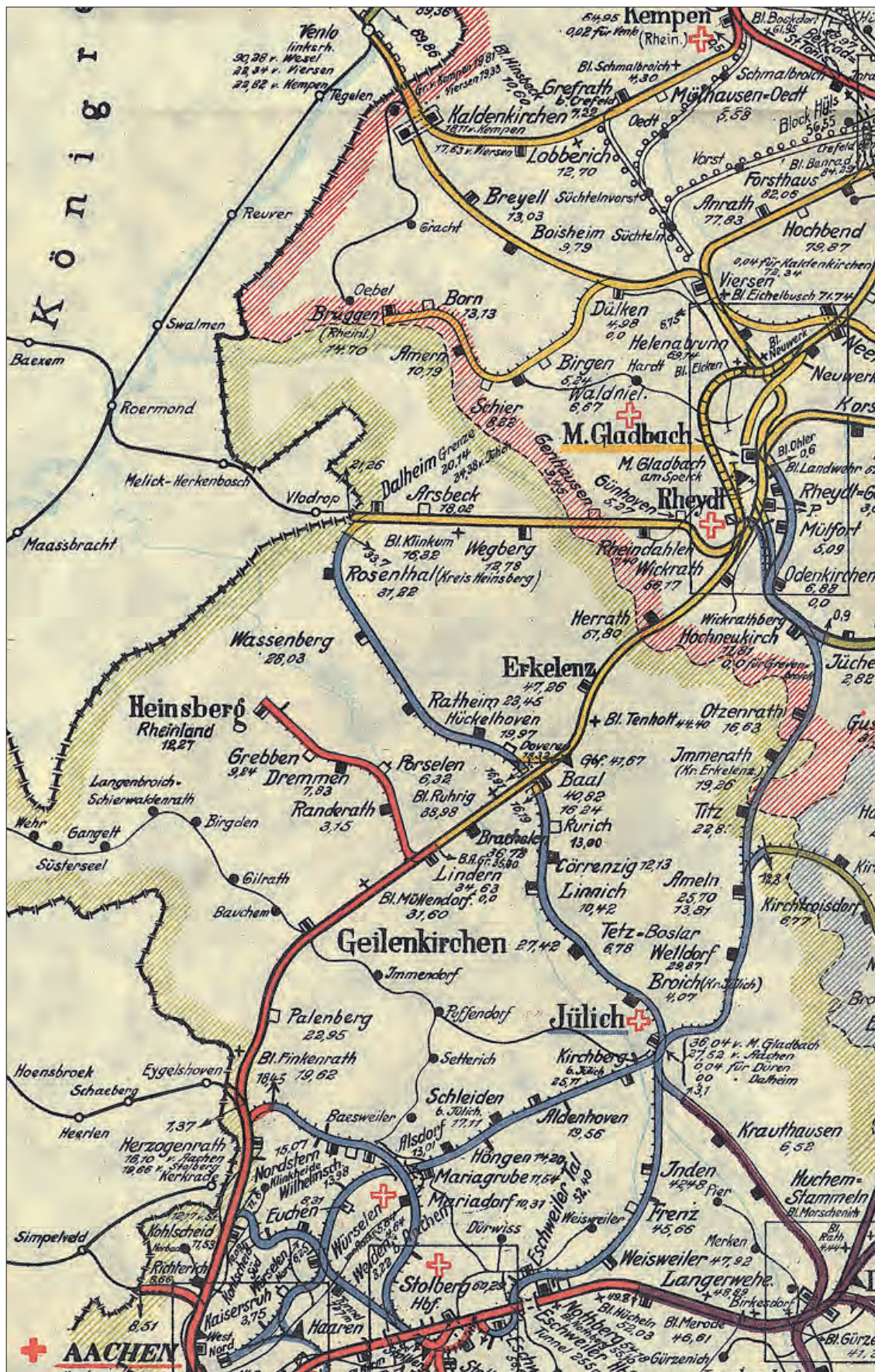


Abb. 10: Uebersichtskarte des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Köln. Zustand 1. Juni 1917, mit den Grenzübergängen Venlo im Norden, Roermond und nördlich von Aachen.
Herausgeber: Karten- und Luftbildstelle der DB, Mainz – Nachdruck.

le Systeme bedienen können. Aber billiger oder einfacher werden die Beschaffungen und Bereitstellung solcher Züge dadurch nicht.

Von den ursprünglich neun grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen den Niederlanden und Deutschland sind noch drei im aktiven Betriebsdienst: Aachen – Heerlen, Oberhausen – Arnhem und Mönchengladbach – Venlo. Die wichtigste Verbindung ist die zwischen Oberhausen und Arnhem, hier fahren IntercityExpress-Züge zwischen West- und Süddeutschland und den Niederlanden.

Die übrigen sechs Grenzübergänge bieten ein buntes Bild: Museumseisenbahn, Draisinenstrecke und Radwege dienen dem Tourismus, der hier sehr intensiv betrieben wird und bei der grenzüberschreitenden Verständigung wertvolle Mithilfe leistet. Gänzlich verschwunden sind zwei Strecken und eine harzt ihrer Wiedereröffnung. Wenn auch die Bedeutung der Eisenbahn für den grenzüberschreitenden Verkehr auf die betriebenen Wege beschränkt bleiben wird, als geschichts- und kulturlandschaftliche Elemente besitzen die ehemaligen Bahntrassen eine hohe Bedeutung.

Dies wird lokal auch durchaus gewürdigt, da sich zahlreiche Heimat- und Geschichtsvereine um die Erinnerung an die Strecken und ihre Bauten kümmern, immer wieder mit großem Erfolg. Hier sei nur an die Beschreibungen im Zuge der Buxteler Bahn erinnert, deren Wege und Geschichte sich an vielen Stellen nachvollziehen lassen. Die Zweisprachigkeit der Erläuterungsschilder ist dabei eine Selbstverständlichkeit, aber auch große Hilfe. Dies belegt die enge Verbundenheit der Niederrheiner und der Niederländer beidseits der Grenze mit ihrer gemeinsamen Heimat und ihrer Geschichte.

Résumé

Les chemins de fer entre les Pays-Bas et le Rhin inférieur

Il existe des liens familiaux, commerciaux, politiques et de trafic étroits entre les Pays-Bas et le Bas-Rhin. Cependant, les effets des grandes politiques européennes ont également conduit à de nombreuses reprises à des lignes de démarcation artificielles.

Au début du 19^{ème} siècle, les idées pour l'utilisation des chemins de fer sont venues d'Angleterre et du continent européen. Des entrepreneurs débrouillards ont commencé à planifier des lignes de chemin de fer. Ainsi, en 1843, la

première liaison ferroviaire transfrontalière au monde reliait Cologne à Liège en Belgique via Aix-la-Chapelle.

La première liaison à travers le Bas-Rhin vers les Pays-Bas fut la route de Rotterdam à Oberhausen via Arnhem, ouverte en 1856.

Les premiers chemins de fer étaient des chemins de fer privés, ils ont construit les premières connexions des centres économiques de la région de la Ruhr et du Rhin vers les Pays-Bas. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, un réseau de liaisons ferroviaires s'est développé avec un total de huit liaisons transfrontalières.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, il restait trois postes frontières : Aix-la-Chapelle – Heerlen, Mönchengladbach – Venlo et Oberhausen – Arnhem. Ils sont traversés par des trains internationaux longue distance, des trains de banlieue et des trains de marchandises. Il existe encore des lignes de démarcation entre les pays, comme des systèmes électriques ou des systèmes de signalisation et de sécurité différents. L'unification est l'une des tâches de l'Union européenne pour assurer un échange et un transport sans entraves des personnes et des marchandises.

Autor

Claus Weber, Dr. phil., geb. 1955, Studium der Vor- und Frühgeschichte, Provinzialrömischen Archäologie und Geologie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt a. M., 1984 Promotion zu Bronzezeitlichen Rasiermesser in Südosteuropa und Griechenland. Seit 1984 Wissenschaftlicher Referent am LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, bis 1995 in der Außenstelle Xanten, seitdem in der Zentrale in Bonn, Abt. Denkmalschutz. Publikationen zur rheinischen Archäologie, zu Burgen und Festungsanlagen sowie zur Eisenbahn-Archäologie.

Claus Weber, née 1955, a étudié la préhistoire et la protohistoire, l'archéologie romaine provinciale et la géologie à l'université Johann Wolfgang Goethe de Francfort, doctorat en 1984 sur les rasoirs de l'âge du bronze en Europe du Sud-Est et en Grèce. Depuis 1984 conseiller scientifique au bureau LVR pour l'entretien des monuments du sol en Rhénanie, jusqu'en 1995 à la succursale de Xanten, depuis lors au siège de Bonn, département protection des monuments. Publications sur l'archéologie rhénane, les châteaux et les fortifications ainsi que sur l'archéologie ferroviaire.

4.

**Perspektiven nach Belgien und Frankreich
Perspectives vers la Belgique et la France**

Der letzte Getreideheber und zwei Städte

Martijn Kivit

Einführung

Für eine belgisch-niederländische Sicht auf Grenzraum-initiativen ist es interessant, sich industrielles Erbe anzusehen. Ein aktueller Fall ist der Getreideheber Nummer 19. (Abb. 1)

Dieses Objekt ist schwimmendes industrielles Erbe mit einer Geschichte in zwei Staaten. Es hat den ersten Teil seines Lebens in Antwerpen (in Belgien) und den zweiten Teil seines Lebens in Rotterdam (in den Niederlanden) verbracht. Seit April 2018 steht es unter Denkmalschutz in Flandern (Belgien). Die Absicht ist, dass die beiden maritimen Museen in Rotterdam und Antwerpen zusammen für den letzten Getreideheber Sorge tragen.

Diese Veröffentlichung basiert zum einen Teil auf dem Erfassungsbericht für den Getreideheber¹, zum anderen Teil auf den ersten Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen den belgischen und niederländischen Akteuren.

Eine Geschichte des Getreideverkehrs

Im 19. Jahrhundert gab es ein starkes Bevölkerungswachstum. Der Bedarf an Getreide stieg. Seit etwa 1870 wurden immer größere Mengen an Getreide eingeführt. Neue größere und schnellere Seeschiffe ermöglichten den Transport aus den USA und aus Osteuropa in die Häfen Nordwesteuropas. Vor allem wichtig waren die Häfen von London, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Bremen und Hamburg. Die Entwicklung des Antwerpener Hafens wurde lange Zeit gehemmt, weil der Fluss zum Meer geschlossen war für den Seehandel. Nach der Unabhängigkeit Belgiens in 1831 arbeiteten die Niederlande und Belgien eine Zahl von Verträgen aus, die den freien Verkehr auf der Schelde garantieren sollten. Jedoch musste bis zum Jahr 1863 für die Fahrt durch die Niederlande Zoll gezahlt werden.^{2,3} Danach stieg der Handel für Antwerpen rasant an.

In den Häfen der genannten Städte wurde die Ladung gelöscht und mit Flussschiffen weiter transportiert. Am Anfang wurde das Getreide von Hafenarbeitern in Säcke gefüllt und von ihnen auf dem Rücken von einem Schiff ins andere getragen⁴. Für das Löschen eines Seeschiffes wurden ungefähr sechs Tage gebraucht. Am Ende des 19. Jahrhunderts machte eine neue Maschine den Arbeitern Konkurrenz: der Getreideheber.

Das Prinzip des Getreidehebers ist, dass mit Hilfe von Unterdruck Getreide mit Schläuchen aus dem Raum des Seeschiffes gesogen wird. Das Getreide wird aufgefangen in einem sogenannten Rezipient, gewogen und wieder weiter geleitet in den Raum des Flussschiffes. (Abb. 2, 3) Der Unterdruck wird von Vakuumpumpen produziert, die von einer Dampfmaschine angetrieben werden. Anfangs war die Leistung der Getreideheber gering. Später schafften vier Getreideheber an einem Tag die Menge, für die die Arbeiter mit den Säcken sechs Tage gebraucht hatten.

Lagerung von Getreide in Antwerpen fand zuerst statt in Dachböden und in Leichtern, besatzungslose Schiffe ohne eigene Antriebe.⁵ Die Leichter lagen im Hafen von Antwerpen. Als die Zahl der Leichter größer wurde, hatte das Folgen für die Sicherheit und für die Fahrt der anderen Schiffe. Deshalb beschloss man, künftig Getreide im Hanzehuis zu lagern, ehemaligen Sitz der deutschen Hanse in Antwerpen.⁶ Dieses Gebäude brannte im Jahr 1893 ab. Innerhalb von zwei Jahren wurde am Amerikadock, nach Entwurf des Architekten Frans Van Dijk, im Auftrag der Société Anonyme des Magasins à Grains d'Anvers (SAMGA) ein imposantes Silogebäude realisiert.⁷ Es war das erste von vier Silogebäuden, die heute noch das Bild im Übergangsbereich zwischen den alten und den neuen Docks im Hafen von Antwerpen prägen. (Abb. 4)

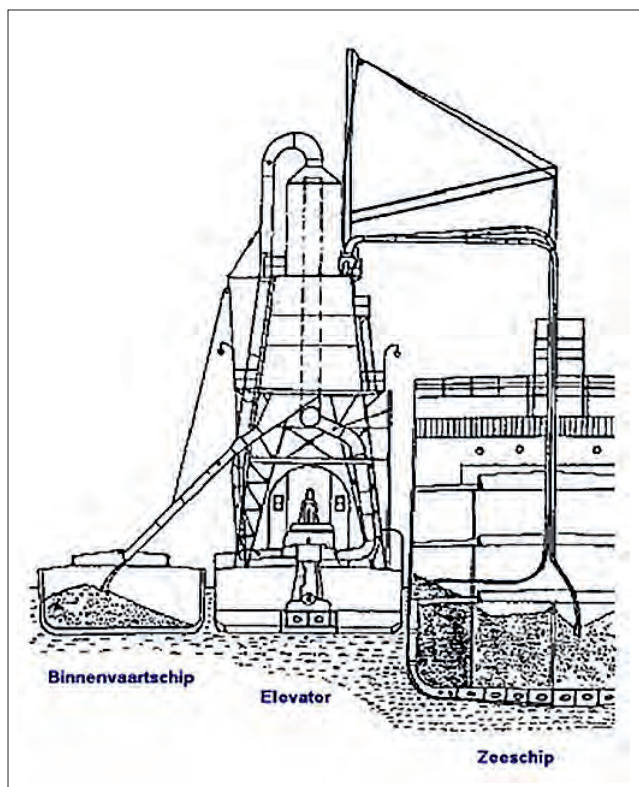
Die bedeutende Position von Antwerpen im Getreideverkehr wird besonders deutlich an den SAMGA Silogebäuden am Amerikadock. Die zwei Ältesten sind sehr interessant wegen der Architektur, Struktur und Technik für das Lagern, Sortieren und Belüften des Getreides bevor es wieder weiter transportiert wurde⁸. Zusammen sind der Getreideheber und die SAMGA-Silogebäude Zeugen der Geschichte des Getreideverkehrs. Ohne die Entwicklungen im Getreideverkehr wären das schnelle Wachstum der Bevölkerung und damit die zweite industrielle Revolution nicht möglich gewesen. Ein Status als UNESCO – Welterbe für den Getreideheber zusammen mit den Silogebäuden wäre sicher angemessen⁹.

Der Getreideheber Nummer 19

Ein Getreideheber besteht aus einem antriebslosen Ponton. Darauf steht ein Stahlgerüsturm, an dem Saugrohre befestigt sind. Oben im Turm ist der Rezipient. Ganz unten im



Abb. 1: Getreideheber Nr. 19 im Leuvehafen in Rotterdam, Foto: Pim Janse



Raum des Pontons befinden sich die Dampfmaschine, mit Dampfkessel, und die Vakuumpumpen.¹⁰ (Abb. 5)

Im Hafen von Antwerpen hat es insgesamt 24 Getreideheber gegeben¹¹. Diese wurden zwischen 1910 und 1933 in Betrieb genommen. Der Getreideheber Nr. 19 wurde in 1926 vom Hafenamt bestellt. Der Ponton wurde auf der Werft von Cockerill in Hoboken gebaut. Der Dampfkessel wurde geliefert von Cockerill in Seraing. Die Dampfmaschine lieferte die Luther AG in Braunschweig. Der Heber ging am 7. Juli 1927 in Betrieb. Im Jahr 1965 wurde der Dampfkessel ersetzt. Der neue Dampfkessel war eine Zweitverwendung. Er war 1954 in den Getreideheber Nr. 12 eingebaut worden. Hersteller dieses Dampfkessels war die Amsterdamse Firma Verschure & Co.

Abb. 2: Das Prinzip von Getreideumschlag auf dem Wasser mit Leichter, Getreideheber und Seeschiff (von links nach rechts), Stichting Rotterdamse Graanelevator



*Abb. 3: Getreideheber Nr. 19 (links im Bild) beim Löschen eines Seeschiffes im Albertdock in Antwerpen.
Datum unbekannt, Felixarchief, Havenbedrijf glasnegatieven*

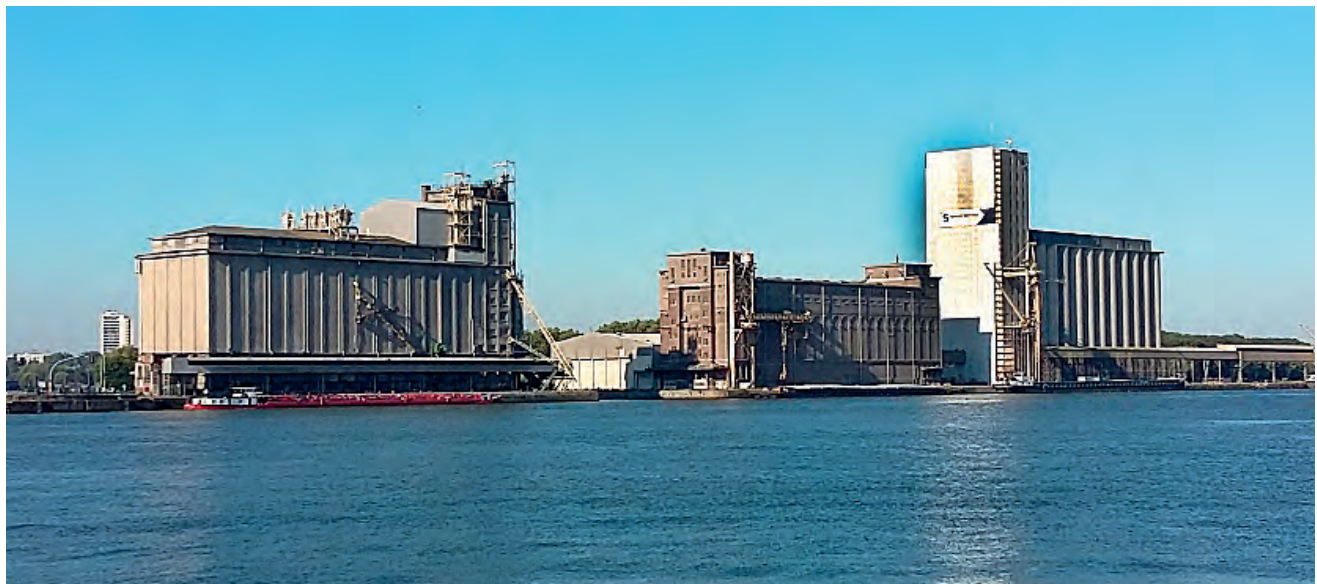


Abb. 4: Die SAMGA Silogebäude am Amerikadock in Antwerpen, Foto: Martijn Kivit

Einige Eckdaten des Getreidehebers Nr. 19 sind:

- Größe des Pontons: 30 m x 10,45 m,
- Wasserverdrängung: 560 m³,
- Leistung der Dampfmaschine: 275 PS,
- Höhe des Turmes: ca. 30 m und
- Löschkapazität: 200 Tonnen/h.

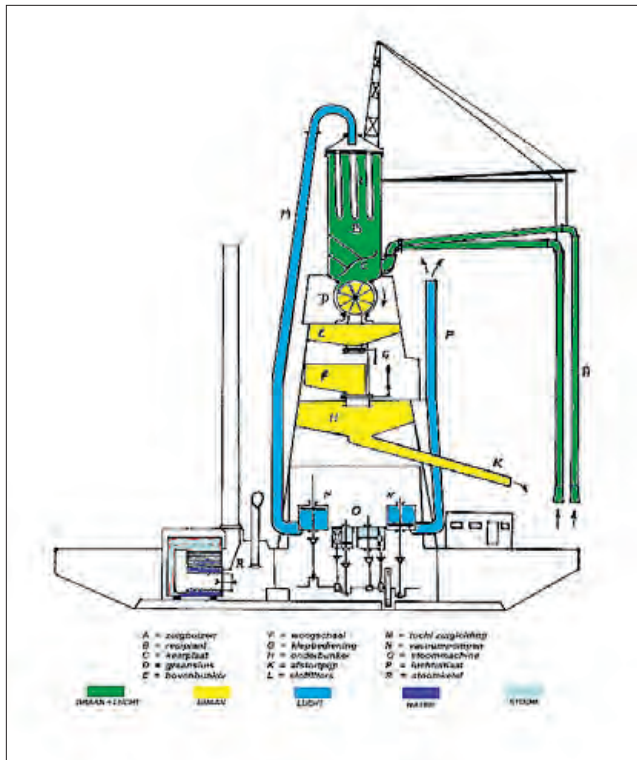


Abb. 5: Konstruktion und Funktion des Hebers: Getreide und Luft (grün), Getreide (gelb), Luft (blau), Wasser (dunkelblau) und Dampf (hellblau), Stichting Rotterdamse Graanelevator

Ab Mitte der 1960er Jahre ging die Ära der Getreideheber langsam zu Ende. Die Kosten waren höher als die Einnahmen. Es wurden Wege gesucht um Geld zu sparen. Ab 1966 wurde die Zahl der Besatzungsmitglieder reduziert. Die Schiffswohnung, unten im Ponton, wurde abgeschafft. Anfang der 1970er Jahre gab es noch eine Modernisierung. Der Getreideheber Nr. 19 wurde mit einem Elektrogenerator ausgestattet und die Winden der Saugvorrichtungen wurden von Hand- auf Elektrobedienung umgestellt. Die Filteranlage im Rezipient wurde durch eine selbstreinigende Anlage ersetzt. Der Heizkessel wurde von Steinkohlen auf Heizöl umgestellt. Doch die ansteigenden Kosten für Brennstoff machten den Betrieb weiter unrentabel.

1982 gab es nur noch fünf Getreideheber in Antwerpen. Drei davon hatten Dieselantrieb (Heber 17, 22 und 23) und zwei Dampftrieb (19 und 21). Aus Kostengründen wurden nur noch die Heber mit Dieselantrieb benutzt. Im Jahre 1984 wurde der Betrieb von Getreidehebern endgültig eingestellt. Ein Exemplar, Heber Nr. 19, sollte in Antwerpen als Museumsobjekt erhalten bleiben. Die anderen wurden verschrottet. Bereits ein Jahr später wurde Heber Nr. 19 vom Stadtrat nach Rotterdam verkauft.

Fast hätte es den verkauften Getreideheber Nr. 19 aus Antwerpen nicht mehr gegeben. In Rotterdam hatte 1984 ein Verein¹² den Getreideheber Nr. 4 erworben. Dieser war

im Hafen von Rotterdam benutzt worden. Er befand sich aber in schlechtem Zustand, da er bereits 1975 außer Betrieb genommen worden war. Die Absicht des Ankaufs von Heber Nr. 19 war Einzelteile für die Restaurierung von Nr. 4 zu nutzen. Doch Nr. 19 war noch ziemlich gut erhalten. Sie befand sich in viel besserem Zustand als die Nr. 4. So wurden die Pläne geändert. Die Nr. 4 aus Rotterdam wurde verschrottet. Einige Teile wurden für die Nr. 19 eingelagert. Somit gibt es die Nr. 19 aus Antwerpen heute noch und existiert die Nr. 4 aus Rotterdam nicht mehr. Seit 1990 wartet ein anderer Verein die Nr. 19.¹³ Seit 1992 ist wieder Dampftrieb möglich. Der Liegeplatz des Hebers ist im Leuvehafen, vor dem maritimen Museum in Rotterdam. So weit bekannt ist die Nr. 19 der letzte Getreideheber in der Welt.

Erfassung und Unterschutzstellung

Durch Personalwechsel entstand ein neuer Kontakt zwischen den beiden maritimen Museen in Rotterdam und Antwerpen. Daraus entwickelte sich die Idee, den letzten Getreideheber zu teilen. Der Heber sollte zeitweise in Rotterdam und zeitweise in Antwerpen liegen. Dieser Ansatz wurde mit positivem Resultat weiter untersucht.

Seit der Föderalisierung Belgiens ist Denkmalschutz eine Aufgabe für die drei Regionen. Das Denkmalschutzgesetz in der Region Flandern sieht vor, dass auch Schiffe unter Denkmalschutz stehen können. In den Niederlanden ist dies nicht möglich. Seit 17. April 2018 ist Nr. 19 in Flandern als schwimmendes Denkmal geschützt.¹⁴ Verschrottung ist jetzt verboten. Die Erhaltung ist verpflichtend und flämische Fördergelder stehen zur Verfügung für die funktionsfähige Instandhaltung.

Eine Zukunft für den Getreideheber Nr. 19

Unter gemeinsamer Verwaltung sollte die Zukunft dieses industriellen Erbes jetzt gesichert sein. Viele Themen müssen aber noch ausgearbeitet werden:

- In Rotterdam gibt es seit 1984 Volontäre die sich um den Getreideheber kümmern (zuerst Nr. 4, später Nr. 19). Diese Gruppe hat dafür gesorgt, dass der Getreideheber Nr. 19 noch immer funktionsfähig ist. Seine Funktion wird ein paar Mal im Jahr während großer Veranstaltungen demonstriert. Die Volontäre werden älter. Die Gruppe braucht Nachwuchs. In Antwerpen gibt es noch gar keine Gruppe von Volontären die sich mit dem Getreideheber auskennt. Eine solche Gruppe muss aufgebaut werden, damit die Besatzung gewechselt werden kann und nicht die Gruppe aus Rotterdam monatelang in Antwerpen sein muss. Die Kenntnisse der Gruppe in Rotterdam müssen übertragen werden, an den Nachwuchs und an die neue Gruppe in Antwerpen.



Abb. 6: Getreideheber 19 im Trockendock 2 in Antwerpen. Datum unbekannt, Felixarchief, Havenbedrijf glasnegatieven

- Ein Dampfkessel steht unter Druck. Aus Gründen der Sicherheit sollen die Sicherheitsvorkehrungen und der äußere Zustand regelmäßig Kontrollen unterzogen werden. In den Niederlanden soll alle zwei Jahre offiziell geprüft werden, in Belgien jährlich. Grundsätzlich ist ein Zertifikat der überprüften Sicherheit nur im eigenen Land gültig. Soll dann in zwei Ländern geprüft werden?
- Eine Restaurierung steht bevor. In welchem Land soll sie ausgeführt werden? Eine Restaurierung wird im Voraus geplant. Aber was ist im Fall von Pannen? Geht es dann zu einer beliebigen Werft, je nachdem wo der Getreideheber sich gerade befindet?
- Ein Getreideheber kann sich nicht selbständig bewegen. Er muss geschleppt werden. Dieses schwimmende Objekt wurde ständig im Hafen geschleppt, ist aber nicht für größere Distanz, wie zum Beispiel von Rotterdam nach Antwerpen und zurück, gebaut. Wie wird der Transport organisiert so dass der Getreideheber ohne Schaden gut an sein Ziel ankommt. Wer haftet? Wer zahlt die Kosten für den Transport?

- In Rotterdam wird der Liegeplatz nach den Öffnungszeiten des maritimen Museums abgesperrt. Keine Person hat dann Zutritt. Das Denkmal wird überwacht und geschützt vor Vandalismus. Diese Vorkehrungen gibt es im Rotterdamer Leuvehafen schon lange. In Antwerpen muss dieser sichere Platz erst noch geschaffen werden.

Die Trockendocks und die Schiffswerke in Antwerpen

Für den Getreideheber Nr. 19 gab es bereits einen Heimathafen in Rotterdam. Als der Heber unter Denkmalschutz gestellt wurde, bestand die Absicht, in Antwerpen auf dem Gelände mit den ältesten Trockendocks ein neues maritimes Museum zu bauen. Das sollte dann der zweite Heimathafen werden.

In Januar 2018 wurde das Gelände vom Hafenamt an die Städtischen Behörden übertragen. Zu jener Zeit lief eine Forschungsstudie, die vom Amt für Denkmalpflege in Flandern und von der Denkmalbehörde der Stadt Antwerpen begleitet wurde. Ziel war, die Geschichte und die Funktion der Werke zu verstehen, in Vorbereitung auf die Pläne für Umnutzung. Im Herbst 2018 gab es in Flandern Stadtratswahlen. Im heutigen Stadtrat für Antwerpen ist nicht mehr die Rede von einem neuen maritimen Museum. Wie der zweite Heimathafen also aussehen wird ist unklar.

Eine historische Abbildung zeigt, dass der Getreideheber schon mindestens einmal auf dem Trockendockgelände in Antwerpen gewartet wurde. (Abb. 6) Eine gute Lösung wäre, wenn in Zukunft Traditionsschiffe und der Getreideheber hier wieder traditionsgemäß gewartet werden können.

Schlussfolgerungen

Zum ersten Mal teilen sich Flandern und die Niederlande ein Denkmal. Das Denkmal ist der Getreideheber Nr. 19. Er ist ein schwimmendes industrielles Objekt, das vor allem in der ersten Hälfte des 20. Jh. benutzt wurde für die Verladung von Getreide. Getreideheber gab es in den Häfen von Hamburg, Bremen, London, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Soweit bekannt, ist die Nr. 19 weltweit der einzige erhalten gebliebene Getreideheber. Die Nr. 19 hat den ersten Teil seines Lebens in Antwerpen verbracht. Als die Ära der Getreideheber vorüber war, wurde er nach Rotterdam verkauft. Durch glückliche Zufälle hat sein neues Leben als funktionsfähiges Museumstück angefangen. Dank einem Verein wurde der Getreideheber gewartet und blieb somit weiter funktionsfähig.

In April 2018 wurde der Getreideheber von der flämischen Regierung unter Denkmalschutz gestellt. Die beiden maritimen Museen in Rotterdam und Antwerpen engagieren sich zusammen für den weiteren funktionsfähigen Erhalt. Das Publikum in beiden Städten wird sich informieren, und

hautnah erleben können, wie früher Getreide verladen wurde. Ein drittes Kapitel im Leben des Getreidehebers Nr. 19 hat angefangen. Die Zusammenarbeit über die Nationalgrenze wird weiter gestaltet werden in den kommenden Jahren.

Résumé

Le dernier élévateur à grains et deux villes

Au 19^{ème} siècle, il y eut une forte croissance de la population ; en raison de l'augmentation de la demande de céréales, des quantités toujours plus importantes de céréales furent importées des Etats-Unis et de l'Europe de l'Est depuis 1870 environ. Les ports importants sont Amsterdam, Rotterdam, Hambourg, Brême, Londres et Anvers. Il fallait environ six jours pour décharger les cargaisons d'un navire de mer. Puis une nouvelle machine est venue concurrencer les ouvriers : l'élévateur à grain. Quatre élévateurs à grains ont réussi en une journée ce pour quoi les travailleurs avaient eu besoin de six jours. Dans le port d'Anvers, il y avait un total de 24 de ces élévateurs à grains. En 1984, l'entreprise a été fermée pour des raisons de coûts. Un exemplaire, le numéro 19, devait rester à Anvers, mais fut vendu à Rotterdam un an plus tard.

L'élévateur à grains 19 d'Anvers n'existait presque plus. A Rotterdam, une association s'occupait d'un autre élévateur à grain depuis 1975. Ce silo à grain numéro 4, qui avait été utilisé dans le port de Rotterdam, était en mauvais état. L'intention de l'achat était d'utiliser le numéro 19 pour la restauration du numéro 4, mais le numéro 19 était encore assez bien conservé et en bien meilleur état que le numéro 4, puis les plans furent renversés. Le numéro 19 existe encore aujourd'hui et le numéro 4 n'existe plus.

Depuis le 17 avril 2018, le numéro 19 est protégé par le gouvernement Flamand en tant que monument flottant. La mise au rebut est désormais interdite, l'entretien est obligatoire et des subventions flamandes sont disponibles pour l'entretien opérationnel. L'avenir de ce patrimoine industriel est désormais assuré par une gestion commune.

Literatur

- Vrelust, Jef et al.: Antwerpen wereldhaven. Over handel en scheepvaart. MAS Books 2012, pp 175
- Loyen, Reginald, Buyst, Erik, Devos, Greta (Eds.): Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870–2000. Springer 2003.
- Blom, Hans; Lamberts, Emiel et al.: Geschiedenis van de Nederlanden. Prometheus 2014, pp 520
- Witte, Els; Meynen, Alain; Luyten, Dirk: Politieke geschiedenis van België. Van 1830 tot heden. Manteau, 2016, pp 584
- Beylen, J. van et al.: Maritieme encyclopedie. De Branding, 1970, 7 delen.

Grootaers, Johan; Hoeve van der, Jan: De SAMGA-silogebouwen in de Antwerpse haven. Bedreigd industrieel archeologisch erfgoed wetenschappelijk onderzocht en gedocumenteerd. Monumenten, Landschappen en Archeologie. maart – april 2019, jaargang 38 nr. 2. Seiten 8–32

Autor

Martijn Kivit, MSc, Studium der Elektrotechnik an der Technischen Universität Eindhoven, Aufbaustudium Hausforschung, Restaurierung und Denkmalpflege an der Hochschule Utrecht. Er ist Referent am Amt für Denkmalpflege in Flandern. Zu seinen Schwerpunkten zählen Industriedenkmalpflege und schwimmende Denkmale. Er ist Mitglied der CIBSE Heritage Group und Gast der VDL Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege.

Martijn Kivit, MSc, études d'électrotechnique à l'Université technique d'Eindhoven, complément de formation en recherche interne, restauration et préservation des monuments à école polytechnique d'Utrecht. Il est chargé de cours à l'Office pour la conservation des monuments en Flandre. Il s'intéresse principalement à la préservation des monuments industriels et des monuments flottants. Il est membre du CIBSE Heritage Group et invité du VDL Working Group on Industrial Monuments.

¹ Dijk, Maarten Van: Beschermingsdossier Stadsgraanzuiger 19 – Varend erfgoed. 10. Oktober 2017, Agentschap Onroerend Erfgoed.

² Luykx, Th. Dr.; Platel. M.: Politieke geschiedenis van België van 1789 tot 1944. Antwerpen, Kluwer rechtswe-

tenschappen, vijfde bijgewerkte uitgave, 1985, Seite 130.

³ Loyen, Reginald; Buyst, Erik; Devos Greta: Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam port competition between 1870–2000. Heidelberg, Physika Verlag, 2003, Seite 147.

⁴ Vrelust, Jef: Antwerpen wereldhaven: over handel en scheepvaart. MAS Books, 2012, Seite 76.

⁵ Beylen, J. van et al.: Maritieme encyclopedie. De Branding, 1971, Band IV, Seite 263.

⁶ Vrelust, Jef: Antwerpen wereldhaven: over handel en scheepvaart. MAS Books, 2012, Seite 30.

⁷ Loyen, Reginald; Buyst, Erik; Devos Greta: Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam port competition between 1870–2000. Heidelberg, Physika Verlag, 2003. Seite 204.

⁸ De SAMGA-silogebouwen in de Antwerpse haven. Bedreigd industrieel archeologisch erfgoed wetenschappelijk onderzocht en gedocumenteerd. Monumenten, Landschappen en Archeologie. maart – april 2019, jaargang 38 nr. 2. Seiten 8–32

⁹ Dieser Text wurde fertig gestellt in Oktober 2019. Die Silogebäuden B und C wurden in Februar - März 2020 abgerissen in Vorbereitung auf den Bau einer neuen Autobahnstrecke.

¹⁰ Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Stadsgraanzuiger 19 [online] <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/305804> (Zugriff am 29. Juni 2019)

¹¹ Vrelust, Jef: Antwerpen wereldhaven: over handel en scheepvaart. MAS Books, 2012. Seite 76.

¹² Stichting Technische Restauraties Rijnmond

¹³ Stichting Rotterdamse Graanelevator

¹⁴ Agentschap Onroerend Erfgoed 2019: Stadsgraanzuiger 19 [online] <https://inventaris.onroenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/113379> (Zugriff am 22. Juni 2019)

La coopération franco-allemande transfrontalière en matière de préservation du patrimoine à travers de l'exemple d'ArkeoGIS

Charlène Morel et Loup Bernard

ArkeoGIS est un projet français piloté par le Dr. Loup Bernard (CNRS-UMR 7044, Université de Strasbourg) et né au début des années 2010. Son but était la mise en commun des données archéologiques et environnementales au sein de la vallée du Rhin supérieur. Aujourd'hui, les objectifs restent les mêmes, mais des données du monde entier sont implémentées dans l'application. Du fait de cette ambition internationale et des partenariats rapidement mis en place, ArkeoGIS est un modèle régional en ce qui concerne la collaboration transfrontalière franco-allemande. Cet article revient sur les spécificités de l'outil ArkeoGIS, et présente sa toute dernière version, détaillant la façon dont la collaboration entre la France et l'Allemagne a été abordée et gérée des débuts du projet à aujourd'hui.

Le projet ArkeoGIS

Origines et objectifs du projet : le partage transfrontalier des données

Des présentations du projet ArkeoGIS existent déjà (Bernard 2014 ; Bernard, Ertlen, Schwartz 2015). Nous nous proposons donc ici que de rappeler les principales caractéristiques de cet outil en insistant sur celles ayant trait à la collaboration internationale.

L'idée d'ArkeoGIS est assez simple sur le papier : mettre en commun les données archéologiques et environnementales des deux côtés du Rhin. La réalisation s'est avérée bien plus complexe. En effet, avant ArkeoGIS, les chercheur.e.s souhaitant mener à bien des projets transfrontaliers dans la vallée du Rhin supérieur se trouvaient confronté.e.s à un problème de taille : entre la France et l'Allemagne nous avons deux langues, deux systèmes chronologiques, deux systèmes typologiques, deux systèmes de coordonnées – et parfois plus –, deux systèmes d'altitude et des traditions dans la pratique archéologique bien différentes. Cette situation rend très complexes les projets et les études transfrontalières ce qui est une perte pour tous les chercheur.e.s et la préservation du patrimoine.

ArkeoGIS est donc né du besoin de remédier à cette situation, non pas en faisant disparaître totalement les traditions locales, mais en proposant les données archéologiques et environnementales des chercheur.e.s de tous pays dans un système unique au sein de l'application. Cela permet donc

à tous et toutes de conserver leurs données, leurs droits sur celles-ci tout en les partageant afin d'assurer une recherche vive entre les deux rives du Rhin. La barrière de la langue est notamment réduite grâce au multilinguisme : par exemple, un archéologue allemand peut faire une requête en allemand sur une base française.

Dès les premières phases de son développement, ArkeoGIS a mis en avant la collaboration entre différents pays et institutions. Dans la mesure où le projet a émergé au sein de l'Université de Strasbourg, qui se situe en position frontalière avec l'Allemagne, il était évident que l'une des premières collaborations mises en place serait franco-allemande. C'est pour cela que les premières versions d'ArkeoGIS étaient bilingues en français et en allemand. Le but était de favoriser l'échange des données et le contact entre les chercheur.e.s de chaque côté du Rhin, entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg.

Notons que la collaboration et le partage en général sont deux valeurs au cœur du projet ArkeoGIS. Des pages sur les partenariats d'ArkeoGIS et de très nombreuses ressources – plus de 170 liens en octobre 2018 – issues de projets du monde entier sont disponibles sur l'application¹.

Financements du projet

Quand le projet ArkeoGIS – qui s'appelait alors « Entre Vosges et Forêt-Noire, archéologies et géographies antiques » – a été lancé au début des années 2010, il était financé par un petit projet MISHA à Strasbourg à hauteur de 3 000 € par an, ce qui a permis de mettre au point une première version « bêta » du projet. C'est cette version qui a permis d'élaborer un cahier des charges précis en identifiant les partenaires initiaux en vallée du Rhin. ArkeoGIS a ensuite été financé par la région via l'INTERREG IV A de Juin 2011 à Mai 2014 grâce à une coopération entre les universités de Strasbourg et de Freiburg-im-Breisgau et les services régionaux de l'archéologie (DRAC-SRA Alsace et Landesamt Für Denkmalpflege). C'est clairement grâce à cet apport du FEDER que le projet a pu voir le jour.

Depuis, les partenaires allemands se sont moins investis et ce sont surtout les investissements d'avenir (LABEX, IDEX etc.) à Strasbourg et à Aix-en-Provence qui ont permis d'adapter l'outil aux besoins des utilisateurs et des utilisatrices.

Survol du fonctionnement de l'outil dans sa version 4

Depuis 2016, ArkeoGIS est dans sa quatrième version. L'outil ne cesse d'être amélioré afin de correspondre au mieux aux besoins de ses utilisateurs et utilisatrices ainsi qu'aux normes et bonnes pratiques en matière de partage de données issues des humanités numériques. Toutes les améliorations et nouveautés ainsi qu'un manuel sont consultables sur le site internet de l'application².

Bien que le propos de cet article soit de discuter de la collaboration franco-allemande transfrontalière au sein d'ArkeoGIS, il nous semble important de revenir rapidement sur son fonctionnement et son potentiel.

ArkeoGIS est un SIG multilingue (actuellement disponible en français, allemand, anglais et espagnol), libre et en ligne qui met en commun les données archéologiques et environnementales de la Préhistoire à nos jours. Il n'y a pas de logiciel à installer pour l'utiliser, ArkeoGIS fonctionne sur tout navigateur internet à jour. Les données ne sont accessibles qu'aux utilisateurs et utilisatrices enregistré.e.s dans l'application, ce qui garantit leur sécurité. Il faut donc faire une demande avant d'accéder à l'outil, via le formulaire présent en bas de toutes les pages du site internet (<http://arkeo-gis.org/demande-dacces/>).

Il n'y a pas de limite à ce que peut couvrir ArkeoGIS dans le temps ou dans l'espace, des bases décrivent depuis le Paléolithique jusqu'à la 2e Guerre Mondiale, des Antilles à la Syrie à ce jour. La couverture actuelle dépend des bases qui sont implémentées dans l'outil. Les zones les mieux documentées sont la vallée du Rhin supérieur, la Méditerranée et la Syrie. Toutes les données archéologiques et environnementales partagées au sein d'ArkeoGIS sont requêtables et exportables au format .csv à l'aide d'une interface dédiée.

Les chercheur.e.s qui ont implémenté leur base de données au sein d'ArkeoGIS gardent le contrôle sur leurs données; ils et elles peuvent éditer la base, choisir de la publier ou non, choisir la licence sous laquelle la base est mise en ligne et recevoir un identifiant numérique unique (de type Handle) qu'ils et elles peuvent ensuite publier et diffuser. Il est aussi possible de stocker les bases au sein de Nakala (un service de la TGIR Huma-NUM CNRS), ce qui fait d'ArkeoGIS une solution pérenne compatible avec les exigences des Data Management Plans.

La collaboration transfrontalière franco-allemande au sein d'ArkeoGIS

Institutions et partenaires

Le bon développement du projet et la collaboration franco-allemande n'aurait pas pu avoir eu lieu sans l'implication de partenaires institutionnels des deux côtés du Rhin. En France, il s'agit de l'Université de Strasbourg et de l'UMR

7044 Archimède (Loup Bernard), de l'INRAP (Eric Boës), de la DRAC-SRA d'Alsace (Georges Triantafyllidis) et du LIVE ERL 7230 (Dominique Schwartz). En Allemagne, le projet ArkeoGIS a été soutenu par les Regierungspräsidium de Freiburg (Andrea Bräuning) et de Karlsruhe (Günther Wieland) et l'Université de Freiburg (Christoph Huth).

Les difficultés et les solutions

Malgré cet enthousiasme des institutions au début du projet, quelques difficultés se sont présentées à différents moments de la collaboration franco-allemande.

Il est toujours très délicat de comprendre les raisons d'un certain désintérêt de nos partenaires, pour cette raison le paragraphe suivant peut paraître assez spéculatif. Notre but ici n'est absolument pas de jeter la pierre sur une institution en particulier, mais de faire preuve de transparence vis-à-vis de l'expérience ArkeoGIS en termes de collaboration franco-allemande.

Parmi les freins, il nous a semblé identifier un manque d'intérêt de nos partenaires allemands au bout de quelques années. La législation allemande sur internet et la protection des données privées semble être parfois utilisée comme une raison de limiter l'application de la convention de Valette de 1992 et du partage des connaissances³. Par ailleurs, des remaniements successifs du Landesamt für Denkmalpflege, comme la réorganisation complète des services et des coupures budgétaires ont aussi contribué à limiter le travail sur les humanités numériques, qui ne semblent pas être une priorité pour de nombreuses institutions. Précisons que l'Allemagne est un Etat fédéral, c'est-à-dire que les services régionaux ont beaucoup de prérogatives et qu'il n'existe pas de structure fédérale comme la TGIR Huma-NUM ou Patriarche.

Il est compliqué de solutionner un manque d'intérêt. Nous nous efforçons de communiquer sur les multiples intérêts de l'outil qu'est aujourd'hui ArkeoGIS. Des contacts renouvelés ont été pris en 2018 avec nos partenaires à Freiburg, ce qui est particulièrement prometteur.

L'un des signes les plus encourageants pour le futur d'ArkeoGIS est que la nouvelle génération de chercheur.e.s et d'archéologues est plus intéressée par les humanités numériques et la libre circulation des données et des informations. La culture archéologique en général se numérise très rapidement ces dernières années. En France, l'implication de TGIR comme Huma-NUM est un facteur déterminant dans cet essor.

Les utilisateurs

Nous le notions, les utilisateurs et les utilisatrices d'ArkeoGIS sont le moteur permettant à l'application de fonctionner grâce à leur partage. Fin 2018, l'outil compte en effet 235 utilisateurs ou utilisatrices ayant déposés 85 jeux de données qui représentent plus de 100.000 entités archéologiques et environnementales. La carte suivante représente la provenance

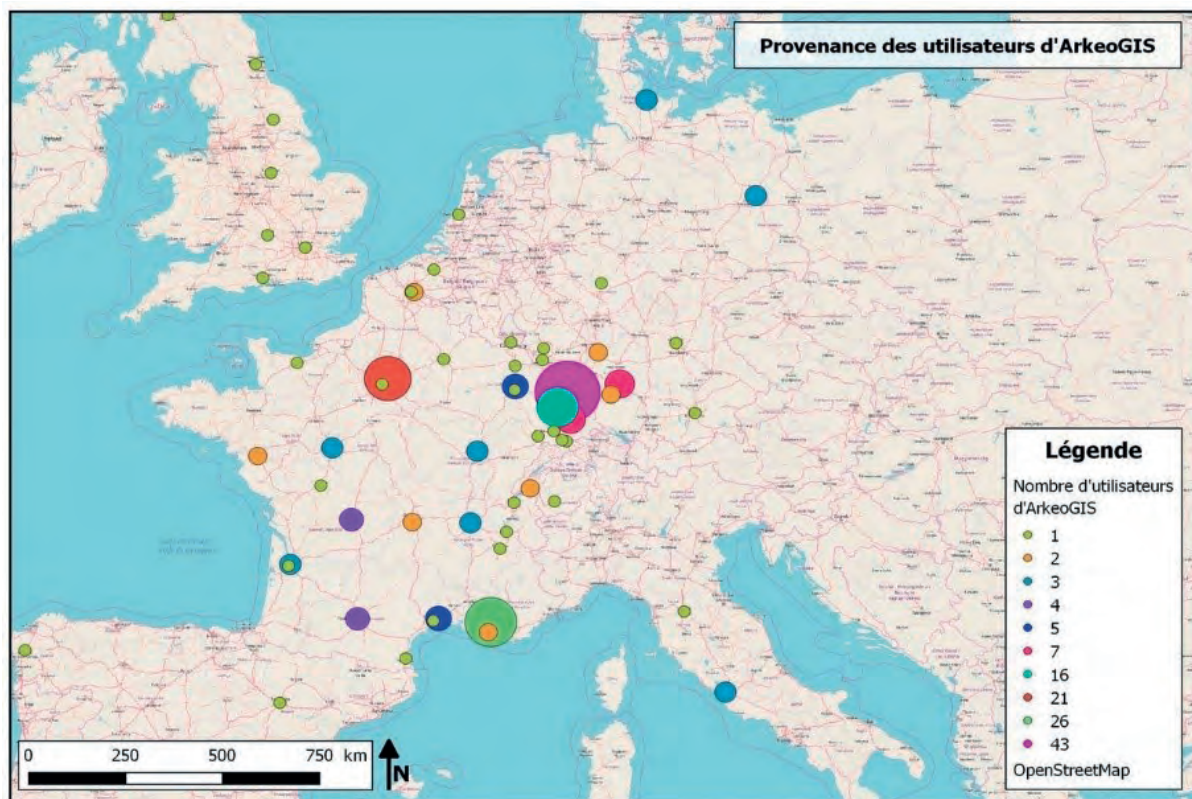


Figure 1 : Provenance des utilisateurs et utilisatrices d'ArkeoGIS en octobre 2018. Réalisation : C. MOREL

des utilisateurs et des utilisatrices d'ArkeoGIS en fonction de la ville indiquée dans leur profil personnel (Fig. 1).

La vallée du Rhin supérieur est la source principale des utilisateurs et utilisatrices d'ArkeoGIS. L'application ayant été créée par une équipe strasbourgeoise et étant utilisée à des fins éducatives à l'Université de Strasbourg, il est normal de voir un nombre d'inscrit.e.s très élevé dans cette ville. Cependant, il ne fait aucun doute que la vallée du Rhin supérieur est une zone où ArkeoGIS est très utilisé et répandu, grâce à nos efforts constants d'ouverture et de collaboration entre la France et l'Allemagne. Même si les institutions ne comprennent pas toujours bien à quel point elles sont nécessaires pour le projet, les utilisateurs et les utilisatrices eux ne s'y trompent pas.

Le futur de la collaboration transfrontalière franco-allemande au sein d'ArkeoGIS

Afin de garantir un bon fonctionnement de l'outil, une mise à jour des bases de données et une bonne collaboration avec nos collègues des différentes institutions partenaires, nous renouvelons régulièrement les contacts avec ces derniers. Ainsi, nous devons convenir d'un rendez-vous avec les services du Landesamt für Denkmalpflege afin de montrer le fonctionnement de l'outil dans sa nouvelle version.

Régulièrement, nous répondons à des appels d'offres européens, mais sans succès à ce jour. Nous déplorons qu'un outil éprouvé, efficace et utilisé, financé par l'Europe ne puisse

pas être maintenu par cette dernière au prétexte qu'une maintenance n'est pas novatrice.

ArkeoGIS est un modèle de collaboration transfrontalière entre la France et l'Allemagne depuis une dizaine d'années. Parfois complexe, mais généralement fructueuse, cette collaboration permet aux archéologues et géographes de toute l'Europe – et au-delà – d'avoir accès à des données archéo-environnementales des deux côtés du Rhin. Bien que l'outil soit très performant et très largement utilisé par la communauté de chercheur.e.s de la région de la vallée du Rhin supérieur et en Europe, il faut en poursuivre le développement. L'équipe du projet fait en sorte d'avoir un outil au plus proche des besoins et des usages des communautés de chercheur.e.s l'utilisant. Le but d'ArkeoGIS étant toujours de favoriser l'accessibilité, le partage, la réutilisation, la citation et l'amélioration constante des données archéologiques et environnementales, nous invitons tous les chercheur.e.s à nous rejoindre (<http://arkeogis.org/demande-dacces/>).

Zusammenfassung

Das ArkeoGIS-Projekt entstand Anfang 2010 aus einer einfachen Beobachtung: Zur Untersuchung des Oberrheintals haben Archäologen Zugang zu französischem und deutschsprachigem Datenmaterial. Das heißt, zwei Sprachen, zwei Chronologiesysteme, zwei Koordinatensysteme, zwei Hö-

hensysteme, die alle aus unterschiedlichen archäologischen und kartographischen Überlieferungen stammen. Um dieses Problem zu lösen und eine bessere Zusammenarbeit zwischen Forschern auf beiden Seiten der Grenze zu ermöglichen, aggregiert ArkeoGIS archäologische und umweltrelevante Daten aus beiden Grenzregionen zu einem kostenlosen und Online-Web-GIS. Dieses Papier soll einen Überblick darüber geben, wie ArkeoGIS auf die Herausforderung des deutsch-französischen Datenaustausches im Oberrheintal reagiert hat. Es werden die Herausforderungen, die Finanzierung, die Schwierigkeiten und das Funktionieren der neuen Version von ArkeoGIS erörtert.

Répertoire littérature

- Loup Bernard et al: ArkeoGIS, Merging Geographical and Archaeological Datas Online, in: François GILIGNY et al (eds.): Concepts, methods and tools. Proceedings of the 42nd Annual Conference on Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology. Oxford 2015, p. 401–406
- Loup Bernard: Études de cas et réflexions à partir de la situation de la vallée du Rhin sur l'intérêt du webSIA coopératif arkeoGIS. In: G. ALBERTI et al: Transalpinare. Mélanges offerts à Anne-Marie Adam, Ausonius Mémoires 36, Bordeaux 2014, p. 77–88.
- Loup Bernard: ArkeoGIS v2.0, Elements d'analyse de la mise en ligne de bases multilingues sur fond cartographique: fonctionnalités, apports et limites. In: Laurent COSTA et al. (eds.): Actes des 3èmes Journées d'Informatique et Archéologie de Paris, JIAP 2012, Archeologia e Calcolatori supplemento 5, Rome 2014, p. 228–237.
- Loup Bernard: ArkeoGIS, développement d'un WebSIG transfrontalier: contraintes et premiers résultats. In: Archeologia e Calcolatori, Supplemento 3, Rome 2012, p. 153–160.
- https://www.eao-otzenhausen.de/fileadmin/user_upload/EAO/Content_Bildungszentrum_Dokumente/Archaeologentage_Band_4/20_Bernard_B20ArchtageEAO-Buch20180314.pdf (consulté le 28 Octobre 2018).
- David Romain, Loup BERNARD et al. : Visualisation de données sous forme de graphes en archéologie. Rencontre opérationnelle des archéologues d'ArkeoGIS et des écologues d'IndexMed. Digital Archaeology, iste open science, 2017, 17-1 (1), <https://www.openscience.fr/Data-visualisation-in-archaeology-based-on-graph-approach-Operational-meeting>, (consulté le 28 Octobre 2018).
- d'ArkeoGIS, communauté d'utilisateurs „Environnement“. charlene.e.morel@gmail.com
- Charlène Morel*, Doktorandin an der Universität Straßburg, UMR7044 Archimède, ED519 European Perspectives. Dissertation in Geoarchäologie unter der Leitung von Loup Bernard und Stephan Fichtl, Mitglied des ArkeoGIS-Lenkungsausschusses, Benutzergemeinschaft «Umwelt». charlene.e.morel@gmail.com
- Loup Bernard*, Dr, archéologue protohistorien, Maître de Conférences à Strasbourg, membre de l'équipe 7044 du laboratoire Archimède du CNRS, directeur de l'Institut des Antiquités Nationales de Strasbourg. A étudié en Provence et à Tübingen, soutenu une thèse sur la comparaison entre Provence et Baden-Württemberg à l'âge du Fer. Responsable de fouilles de sites de l'âge du Fer à Marseille (sites celtiques du VI et du IIIe av. et prospections) et en Forêt-Noire (Neuenbürg a.d.Enz, Baden-Baden, avec G. Wieland du LAD) Depuis 2010 très actif dans le partage des bases de données et des connaissances, développement et implémentation d'une plateforme en ligne internationale et multilingue ArkeoGIS, qui compte aujourd'hui plus de 100 institutions utilisatrices et permet d'interroger dynamiquement plus de 80 bases de données spatialisées sur le passé représentant plus de 100000 points d'information. loup.bernard@unistra.fr
- Loup Bernard*, Dr., Protohistoriker, Senior Dozent in Straßburg, Mitglied des 7044 Teams des Archimedes Labors des CNRS, Direktor des Instituts des Antiquités Nationales de Strasbourg. Studium in der Provence und Tübingen, Verteidigung einer Arbeit über den Vergleich zwischen Provence und Baden-Württemberg in der Eisenzeit. Verantwortlich für Ausgrabungen von eisenzeitlichen Stätten in Marseille (keltische Stätten des 6. und 3. Jh. und Vermessungen) und im Schwarzwald (Neuenbürg a.d.Enz, Baden-Baden, mit G. Wieland vom LAD) Seit 2010 sehr aktiv im Datenbank- und Wissensaustausch, in der Entwicklung und Implementierung einer internationalen und mehrsprachigen Online-Plattform ArkeoGIS, die mittlerweile über mehr als 100 Anwenderinstitutionen verfügt und es ermöglicht, mehr als 80 veräumlichte Datenbanken der Vergangenheit mit mehr als 100000 Informationspunkten dynamisch abzufragen. loup.bernard@unistra.fr

Auteurs

Charlène Morel, Doctorante à l'Université de Strasbourg, UMR7044 Archimède, ED519 Perspectives Européennes. Thèse en géoarchéologie sous la direction de MM. Loup Bernard et Stephan Fichtl, Membre du comité de pilotage

¹ Les ressources externes au projet sont accessibles à l'adresse suivante: <http://arkeogis.org/manuel/externes/> (consultée le 28 octobre 2018)

² FAQ d'ArkeoGIS: <http://arkeogis.org/manuel/faq/> (consultée le 28 octobre 2018)

³ Pour plus d'informations, le site du Conseil de l'Europe: <https://www.coe.int/fr/web/culture-and-heritage/valletta-convention> (consulté le 28 Octobre 2018)

5.
Perspectives franco-allemandes
Deutsch-französische Perspektiven

„Imperiale Wahlverwandtschaften“ und die Europäische transnationale Erbegemeinschaft: Posen und Straßburg als Grenzstädte des Zweiten Deutschen Kaiserreichs

Hanna Grzeszczuk-Brendel (Posen), Alexandre Kostka (Straßburg), Tobias Möllmer (Mainz), Volker Ziegler (Straßburg)

Nachdem die Straßburger Neustadt im Sommer 2017 mit dem UNESCO Welterbesiegel ausgezeichnet wurde, stellt sich die Frage inwiefern nicht auch ihrer polnische „Schwester“ eine neue Betrachtung erfahren könnte. Dies würde auch den Fortschritten der europäischen Gesetzgebung zum Kulturerbe Rechnung tragen, die vor sich vor allem in der „Rahmenkonvention über den Wert des Kulturerbes für die europäische Gesellschaft“ (Faro-Konvention, 2005) ausdrückt. Diese erwähnt explizit die Bedeutung der „Gemeinschaft im Kulturerbe“ (Art. 2 b), die ein Kulturerbe trägt und an die folgenden Generationen weitergibt.¹ Zu diesem Ziel hat ich ein französisch-polnisches-deutsches Forscherteam gebildet, welches sich zum Ziel setzt mit dem Projekt „Imperiale Wahlverwandtschaften“, zwei sich bislang völlig ignorierende „Gemeinschaften im Kulturerbe“ miteinander in Bezug zu setzen und so nicht nur zu einer besseren Kenntnis des eigenen und fremden Kulturerbes beizutragen, sondern auch auf die Bedeutung der gemeinsamen Verwurzelung in transnationalen Entwicklungen hinzuweisen.²

Die Städte Straßburg/Strasbourg und Posen/Poznań teilen ein gemeinsames Kulturerbe – vor allem ihre während der deutschen Herrschaft im späten 19. Jahrhundert entstandenen Stadterweiterungen und ihre damals erbauten kaiserlichen Residenzen.³ An der westlichen und an der östlichen Grenze des zweiten deutschen Kaiserreichs gelegen – Posen im bereits 1793 von Preußen erstmals annektierten ehemaligen Großpolen (ab 1815 Provinz Posen), Straßburg im nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 gegründeten Reichsland Elsass-Lothringen – erlebten die beiden Städte eine sehr ähnliche Baugeschichte und zeigen trotz gewisser zeitlicher Verschiebungen und unterschiedlicher binnenpolitischer wie geographischer Ausgangsbedingungen weitgehende Übereinstimmungen in der Anlage ihrer „Neustädte“ und „Kaiserviertel“: Mittel- bzw. Ausgangspunkt dieser neu erschlossenen Baugebiete sind ein „Kaiserpalast“ bzw. „Kaiserschloss“, von denen aus sich weiträumige Wohngebiete mit repräsentativen kulturellen Institutionen und Kirchen sowie zeitgemäßen Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen entwickelten.⁴ Die Architekturstile in diesen Grenzregionen waren von der Bestrebung gekennzeichnet, die Präsenz Deutschlands zu legitimieren.⁵ Auch die städtebaulichen Planungen zeichnen sich durch grundlegende Gemeinsamkeiten aus, folgten sie doch den neuesten Theorien, die im Deutschen Reich vom Karlsruher Städtebauer Reinhard Baumeister und dem europaweit aktiven Planer Joseph

Stübgen entwickelt worden waren.⁶ Die damals geschaffene Infrastruktur prägt die Städte bis heute. Darüber hinaus wurde nicht nur die unter der deutschen Verwaltung etablierte Baugesetzgebung bis weit über die Zwischenkriegszeit hinaus größtenteils beibehalten, auch die Architekturformen der in den 1920er Jahren entstandenen öffentlichen wie privaten Bauten selbst zeugen von dem lange nachwirkenden Einfluss, den die Absolventen deutscher technischer Hochschulen und ihre Auftraggeber in die annektierten Städte brachten.⁷

Schon in der Zwischenkriegszeit verlief der Umgang mit diesem ungewollten architektonischen Erbe der einstigen Besatzungsmacht kontrovers.⁸ Im Zweiten Weltkrieg sollten beide Städte dann zu Gauhauptstädten des Großdeutschen Reiches ausgebaut werden und eine weitere Umformung erfahren, die sich ebenfalls über das wilhelminische Erbe hinwegsetzte, größtenteils aber Papier blieb. Die von Architekten aus dem Deutschen Reich im Sinne der dort propagierten Stilformen geplanten Bauwerke in der Nachkriegszeit wurden nun noch mehr als Fremdkörper im Stadtbild angesehen. Obwohl die damals entstandenen Stadtviertel einen Großteil des innerstädtischen Raumes ausmachen, dauerte es daher Jahrzehnte, bis sie nicht als Hinterlassenschaften einer anderen Nation, sondern als Teil der eigenen Geschichte wahrgenommen wurden: Erst im Zuge des europäischen Einigungsprozesses in den 1990er Jahren setzte sich ein nuancierter Umgang mit diesem Erbe durch.⁹ Diesen Prozess zu begleiten und zu einer neuen Identitätsbildung beizutragen ist eine Herausforderung nicht nur wissenschaftlicher sondern auch staatsbürgerlicher Natur, die zu verfolgen sich lohnt.¹⁰

Grenzstädte als Schaufenster des Deutschen Kaiserreichs

Nur wenige Städte des zweiten deutschen Kaiserreichs erhielten neben der Reichshauptstadt Berlin das Privileg, durch den repräsentativen Neubau eines kaiserlichen Domizils zur Residenzstadt erhoben zu werden. Bezeichnenderweise liegen diese Städte in Grenzregionen – so auch Straßburg und Posen, die erst im 19. Jahrhundert annektiert worden waren. Die deutsche Verwaltung versuchte einerseits, durch die Errichtung dieser Symbolbauten ihren Herrschaftsanspruch architektonisch zu untermauern, andererseits durch die ringsum entstehenden neuen Stadtviertel die deutsche Kultur

im Stadtbild zu manifestieren. Mit dem Ausbau der beiden Grenzstädte als Musterbeispiele deutscher Architektur und Stadtplanung plante das Reich außerdem, den Nachbarländern seine kulturellen, wirtschaftlichen und administrativen Leistungen vor Augen zu führen.

In Straßburg, seit 1871 Hauptstadt des neu gegründeten Reichslands Elsass-Lothringen, wurde kurz nach der Annexion die Modernisierung der veralteten Festung beschlossen. Innerhalb des stark erweiterten neuen Verteidigungsringes entstand Platz für eine gigantische Stadterweiterung, durch die die Fläche Straßburgs beinahe verdreifacht wurde – ein europäisches Phänomen, das man beispielsweise auch von Barcelona oder Wien her kennt. An den Planungen war neben anderen Fachmännern aus dem Deutschen Reich der Karlsruher Städteplaner Reinhard Baumeister als Gutachter beteiligt. Ziel der neuen Verwaltung aber war nicht nur, moderne Verteidigungsanlagen gegen Angriffe aus dem Westen zu schaffen, sondern auch die Wirtschaftskraft der Stadt durch den umfangreichen Ausbau der Infrastruktur, der Anlage neuer Wohnviertel und eines Hafens zu stärken und damit die Bevölkerung mit den neuen Machtverhältnissen zu versöhnen. Mit der Verabschiedung des Bebauungsplans im Jahr 1880 begann die schrittweise Überbauung der so genannten Neustadt, die sich zunächst von dem 1889 fertiggestellten Kaiserpalast am zentralen Kaiserplatz – der Schnittstelle zwischen Altstadt und Stadterweiterung – aus entwickelte. Dieses Quartier des Kaisers bei seinen alljährlichen Besuchen im Reichsland hatte symbolische Bedeutung, führte es doch die deutsche Hoheit über Elsass-Lothringen weithin sichtbar vor Augen. Durch einen repräsentativen Boulevard wurde der Kaiserpalast mit der 1872 neu gegründeten Kaiser-Wilhelm-Universität in Sichtbeziehung gesetzt und damit die vom deutschen Kaisertum ausgehende kulturelle Restauration von Elsass-Lothringen architektonisch dargestellt.

In Posen, ehemals Metropole der Region Großpolen – nun Hauptstadt der Provinz Posen – verlief der Ausbau zeitlich versetzt: Nachdem die Stadt schon seit 1815 wieder zu Preußen gehörte, wurde sie ab 1828 zur Festung ausgebaut und damit die bauliche Entwicklung stark eingeschränkt. Erst am Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Anlage einer Stadterweiterung beschlossen und nach der Schleifung der Wälle ab 1903 umgesetzt. Basierend auf Stadterweiterungsplänen von Joseph Stübgen, dem renommierten Städtebauer, plante Franz Schwechten 1904 das Kaiserforum, dem eine ähnliche Scharnierfunktion zwischen historischer Altstadt und Neubauviertel wie in Straßburg dem Kaiserplatz zukommt: Rund um das 1905–1913 in wuchtigen neuromanischen Formen ausgeführte Residenzschloss entstanden die Königliche Akademie, die Musikakademie, das Stadttheater, die Oberpostdirektion sowie die Ansiedlungskommission, die in ihren verschiedenen historischen Stilen die Präsenz Deutschlands darstellen.¹¹ Westlich des Kaiserforums entstanden ausgedehnte Wohnviertel für die wachsende deutsche Bevölkerung mit modernen Wohnensembles und Villenkolonien

sowie der dafür notwendigen Infrastruktur wie Schulen.¹² In Posen wie in Straßburg wurden diese Entwicklungen durch eine starke Stadtverwaltung gelenkt, der ein mächtiger und reformbereiter Oberbürgermeister vorstand – in Straßburg Otto Back (1873–1880, 1886–1904) und Rudolf Schwander (1904–1918), in Posen Richard Witting (1891–1902) und Ernst Wilms (1903–1918). Den städtischen Baubehörden, die teils neu strukturiert wurden, und deren leitenden Mitarbeitern kommt ähnliche Bedeutung zu.

Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der städtebaulichen Entwicklung

Allein schon durch die zeitliche Differenz von über zwanzig Jahren, in der mit den Stadterweiterungsprojekten begonnen wurde, aber auch durch die unterschiedliche geographische Lage zeigen sich Unterschiede in den verwendeten Architektur- und Stilformen sowie in den städtebaulichen Maximen. Es sind aber gerade die unterschiedlichen Voraussetzungen und Entwicklungen, die einen Vergleich der zunächst so ähnlich erscheinenden Entwicklung der beiden Städte so aufschlussreich für die europäische Geschichte machen. Grundlegend ist dafür die Haltung der deutschen Regierung zu den Elsässern bzw. Polen und die dadurch sehr verschiedene Art des Umgangs: Während die Elsässer als Deutsche betrachtet wurden, die es wieder zu ihrem Deutschtum zurückzuführen galt, scheint es zunächst, dass die Politik in der Provinz Posen nicht auf Assimilierung und Integration, sondern auf Ausschluss und Verdrängung abzielte: Im Rahmen der „Hebungspolitik“ sollte die deutsche Kultur im Osten durch Gründung von Bildungseinrichtungen gefördert werden und so die ehemals polnischen Gebiete schrittweise germanisieren. Diese unterschiedliche Haltung schlägt sich auch unmittelbar im Stadtbild wieder. In Straßburg blieb zunächst der elsässische, in Paris ausgebildete Stadtbaumeister Conrath im Amt und baute weiterhin im französischen Stil. Auch die Baugesetzgebung aus französischer Zeit wurde zuerst beibehalten und erst allmählich modifiziert. Zwar wurden alle staatlichen und städtischen Bauten von im Deutschen Reich ausgebildeten Architekten errichtet, doch eine große Anzahl Straßburger Bauherren entschieden sich für einheimische Baumeister mit französischer Ausbildung. Die Wohnviertel zeigen daher ein sehr disparates Bild: Bauten französischer Observanz wechseln sich mit denen deutscher Architekten ab, an deren Werken sich ihre Ausbildung an verschiedenen deutschen technischen Hochschulen – vor allem Karlsruhe, Stuttgart und Berlin – zumindest für solche mit einschlägiger Vorbildung deutlich erkennen lässt. Später verbinden einheimische Bauhandwerker deutsche, französische und lokale elsässische Stilformen zu einer ganz eigenen Architektursprache. Die sich nach der Jahrhundertwende etablierende Heimatstil- und Heimatschutz-Architektur konnte von vielen Straßburgern schließlich trotz der offensichtlichen (und nicht ungewollten) Parallelen mit deutschen Entwicklungen

als Offerte einer regionalen Identität innerhalb des Reiches empfunden werden. Eine wichtige, noch unzureichend untersuchte Rolle spielte dabei der Leiter des Straßburger Hochbauamtes Fritz Beblo (Amtszeit 1903–1918), dessen „Invention of tradition“ (Hobsbawm) sich an vielen emblematischen Bauwerken (Thomasschule, Stadtbad, Kirche Ste Madeleine, ...) widerspiegelt.

In Posen hat es eine solch kulturelle Vielfalt auf den ersten Blick lange nicht gegeben: Auftraggeber und Architekten – ob in der Bauverwaltung oder frei tätig – waren fast ausschließlich aus dem Deutschen Reich zugewandert, polnischstämmige Akteure kaum vertreten. Auch fehlt in der westpreußischen „Kaiserlichen Residenzstadt“ die architektonische Vielfalt, der wir in Straßburg begegnen. Deswegen erinnern die Größenmaßstäbe der Stadtplanung, die Grundrisse und Stilformen der Bauten sowie deren Proportionen stark an Berliner Verhältnisse. Allerdings hatten einige Baumeister zumindest einen Teil ihrer Ausbildung auch an anderen deutschen Bildungseinrichtungen wie etwa der Technischen Hochschule Charlottenburg oder in Karlsruhe absolviert, so etwa Roger Sławski – der wie der Straßburger Stadtarchitekt der Zwischenkriegsjahre, Paul Dopff, Schüler von Carl Schäfer war. Auch bei der allmählichen Aneignung der deutschen architektonischen Sprache in Posen zeigen sich dieselben Phänomene wie in Straßburg. Denn als sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Zuge der Heimatschutzbewegung eine an regionalen Bauformen orientierte reduktionistische Architektur durchsetzte, eigneten sich sowohl die Elsässer wie auch das polnische Bürgertum diesen Stil an und blieben ihm in der Zwischenkriegszeit zunächst treu.¹³ Beispiele dafür finden sich etwa in den Wohnvierteln Sołacz in Posen nach dem Bebauungsplan von Hermann Jansen und Joseph Stübben, und in Straßburg in dem Quartier des Quinze (Fünfzehnerwörth) nach den Plänen des von Karlsruher Absolventen geprägten Straßburger Stadtbauamts, sowie in den Bauten des in Berlin und Karlsruhe ausgebildeten Architekten Roger Sławski und des in Karlsruhe ausgebildeten Stadtarchitekten Paul Dopff.¹⁴

Die Forschungen der letzten Jahre zu Architektur und Stadtplanung in Straßburg im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert haben ergeben, dass das lange in Öffentlichkeit und Wissenschaft vorherrschende Bild einer „kolonialen“ Architektur der „Regermanisierung“ zum Teil revidiert werden muss: Das Straßburger Bürgertum hat einen viel größeren Einfluss auf Lage und Form der Stadterweiterung genommen als bisher vermutet und als Bauunternehmer und Auftraggeber in einem bislang nicht vermuteten Umfang agiert. Die Bauten zeigen bei näherer Betrachtung das lange Fortleben französischer Stilvorstellungen und Handwerkstechniken, die selbst in den von einheimischen Baumeistern ausgeführten Werken deutscher Architekten festzustellen sind. Eigentumsrechte wurden von der deutschen Verwaltung weitgehend gewahrt und große Freiheiten im Bauwesen eingeräumt. Außerdem arbeiteten in der Bauverwaltung Elsässer, die – wie Paul Dopff – kurz vor dem Ersten Welt-

krieg in leitende Positionen aufstiegen.¹⁵ Im Rahmen des Forschungsprojekts und der seine Ergebnisse einem breiten interessierten Publikum darstellenden Ausstellung soll daher untersucht werden, ob sich ein ähnliches Bild auch für Posen ergibt. Ansätze dafür lassen sich bereits erkennen – so etwa in der Rechtssicherheit, in Mitspracherechten und Selbstverwaltung sowie in der Ausbildung polnischstämmiger Architekten an deutschen Hochschulen.

Nach 1918 verschwand die deutsche Bevölkerung aus Straßburg und Posen zum größten Teil. Dies führte jedoch weder in Straßburg noch in Posen zu einem unmittelbaren Bruch mit den städtebaulichen und architektonischen Entwicklungen der Vorkriegszeit: Die an deutschen technischen Hochschulen ausgebildeten elsässischen Baubeamten sorgten in der elsässischen Stadt ebenso für Kontinuität wie die freien Architekten mit analogen Ausbildungsbiographien. Erst ab Mitte der 1920er Jahre führte ein Kulturkampf zur allmählichen Ablösung deutscher Architekturprinzipien. In Posen wurden die Mitglieder der städtischen Baubehörden jedoch fast völlig ausgetauscht. Dennoch stützte man sich, ohne dies publik zu machen, in der Stadtverwaltung auf die Planungen der deutschen Vorgänger, und auch im Privatbau wurde in den 1920er Jahren teilweise unverändert in der Architektursprache der Vorkriegszeit entworfen. Während der Besetzung der beiden Städte durch die Nationalsozialisten im Zweiten Weltkrieg erlebte der Städtebau Straßburgs und Posens eine Zäsur. Umfangreiche Planungen im Sinne des nationalsozialistischen Städtebaus sollten das Stadtbild grundlegend verändern und im Zuge einer grundlegenden Neuordnung ihrer Stadtregion raumgreifende Großstädte schaffen, hierzu legten für Posen Hans Bernhard Reichow, der Verfechter des Stadtlandschaft-Konzepts, und für Straßburg Roman Heiligenthal, der an der Karlsruher Hochschule Städtebau und Landesplanung lehrte, raumplanerische Studien vor.¹⁶ Die städtebaulichen Planungen zur Umgestaltung Straßburgs stammten u. a. von Paul Schmitthenner und von Hermann Alker, einem Schüler Schäfers, Ostendorfs, Durms und Billings und späteren Lehrer der Karlsruher Schule, und sahen eine radikale Neugestaltung der Gauhauptstadt des neugeschaffenen Oberrheingaus Baden-Elsass vor. Ähnliches war geplant in Posen, das zu Hauptstadt des Warthelandgaus erhoben wurde und sich gemäß der Planung von Walther Bangert ausdehnen sollte. Eine Monumentalachse mit Gauforum sollte entstehen, später war unter anderem die Umformung des Alten Marktes geplant.

Nach den traumatischen Erfahrungen der Polen und der Franzosen während des Zweiten Weltkriegs, der die Stadterweiterungen Posens und Straßburgs weitgehend verschont hatte, wurde in beiden Städten der Abriss der kaiserlichen Residenzen erwogen, zumal in Posen das Kaiserschloss mittlerweile zur Führerresidenz ausgebaut worden war und der Straßburger Kaiserpalast als Kommandantur der nationalsozialistischen Besatzer fungiert hatte; letztendlich wurden die Bauten aber aus praktischen Gründen weiterhin genutzt. Die deutschen Ursprünge der Stadterweiterungen, die

auch wegen ihrer in der Nachkriegszeit allgemein in Misskredit geratenen historistischen Stilformen wenig geschätzt wurden, versuchte man weitgehend zu ignorieren, wusste öffentliche wie private Bauten jedoch neuen Zwecken und neuen Bewohnern anzupassen.

Erstaunlicherweise hielten sich auch Abrisse in Grenzen. In Posen wurde der Wiederaufbau der Stadt von der kommunistischen Führung dazu genutzt, ihre Macht zu legitimieren und gleichzeitig durch die Modernisierung die architektonische Prägung der Stadt durch die Deutschen wieder zurückzunehmen. Interessant ist dabei, dass die öffentliche Meinung hierfür nur scheinbar eingeholt wurde, und dass mehrheitlich gegen den Willen der Bevölkerung entschieden wurde. Ähnliche Tendenzen gab es auch in Straßburg, wo der deutschen Stadtplanung bewusst französische Modelle gegenübergestellt wurden. Öffentlichkeit und wissenschaftliche Forschung entdeckte die Neustädte in Straßburg seit den 1980er Jahren,¹⁷ in Posen gleichermaßen. Mit der Anerkennung der Erweiterung der UNESCO-Welterbestätte Straßburg um den zentralen Teil der deutschen Stadterweiterung ist der Prozess der Aneignung im Elsass weitgehend abgeschlossen, während er in Posen noch sehr kontrovers ist: Einerseits wird das ehemalige Kaiserschloss heute als Kulturzentrum „Zamek“ genutzt und dadurch Teil des kulturellen und architektonischen Erbes der Stadt. Andererseits wurde mit der „Rekonstruktion“ des polnischen Königsschlusses in der Altstadt bis 2016 bewusst ein Gegenpol zum preußischen Architekturerbe geschaffen und so ein dezidierter Versuch zur „Polonisierung“ des Stadtbildes unternommen.

Das Projekt Straßburg/Posen versucht, den lange überfälligen französisch-polnischen Dialog in einen größeren Kontext zu setzen und die während der wilhelminischen Periode entstandenen Stadterweiterungen in ein europäisches Kulturerbe einzuschreiben. Die polnisch-französischen Beziehungen in einem gemeinsamen Verhältnis zu den gegenseitigen deutschen Verbindungen werfen auch ein neues Licht auf die polnisch-deutschen und die französisch-deutschen Korrelationen. Gerade in einem Moment, da es in vielen europäischen Ländern wachsende Tendenzen zur Distanzierung vom europäischen Gedanken gibt, ist dies nicht nur ein wissenschaftlicher Beitrag zu einem bislang noch wenig erforschten Aspekt der Architektur- und Städtebaugeschichte, sondern verspricht eine Fruchtbarmachung der Ergebnisse der Wissenschaft für ein grenzüberschreitendes kulturelles Bewusstsein.

Auf diesem Weg ist es möglich, einen sowohl wissensgeprägten wie „erfühlten“ Zugang zu einem anderen, meist nur wenig bekannten europäischen Kulturkreis zu vermitteln. Die Erforschung des deutsch-polnischen-französischen Kulturerbes ist nicht nur ein bedeutender Beitrag zur Förderung des Dialogs zwischen den drei Nationen und zur Verbesserung des gegenseitigen Verständnisses: Die Darstellung der geschichtlichen Gemeinsamkeiten an Hand von Architektur

und Stadtplanung schreibt sich vielmehr in einen gesamt-europäischen Zusammenhang ein und zeigt exemplarisch, wie viel differenzierter und vielschichtiger die europäische Geschichte und die vielfältigen Beziehungen der Ländern und Regionen untereinander sind, als es in der Regel wahrgenommen wird.

Résumé

Strasbourg et Poznan partagent le titre rarement attribué de « kaiserliche Residenzstadt » (lieu de résidence de l'Empereur). Si dans le célèbre roman de Goethe, les affinités sont « électives », dans le cas de Strasbourg et de Poznan, elles ont été imposées par l'Etat-nation allemand. Dans les deux cas, il s'agit de villes-frontières, qu'il s'agissait de consolider au moyen d'une extension urbaine (Neustadt) pour leur permettre d'affirmer un pouvoir germanique en mal de légitimité. Même si la Neustadt de Poznan est plus petite que celle de Strasbourg, et plus tardive – le plan d'urbanisme de Strasbourg date de 1878, celui de Poznan se met en place vers 1900 – la modification est un facteur suffisamment significatif pour susciter une comparaison.

Il paraît emblématique que dans les deux villes, un patrimoine auparavant vécu comme étranger paraît aujourd'hui en voie de patrimonialisation. Les recherches sur la période de l'Alsace à l'époque du Second Empire ont pris un nouvel essor, faisant apparaître les métissages et hybridations nées de la coprésence des espaces culturels français et germaniques. A Poznan, on peut observer une évolution similaire, malgré les souffrances profondes infligées par l'histoire.

Se référant à la Convention de Faro (2005), on peut estimer que les deux villes constituent une „communauté patrimoniale“ franco-polonaise d'une nature particulière, qu'un projet de recherche associant chercheurs polonais, français, allemands et autrichiens tente de cerner du point de vue de l'histoire culturelle.

Autorin /Autoren / Auteurs

Alexandre Kostka, ist Professor für deutsche und europäische Kulturgeschichte an der Universität Straßburg. Professeur d'histoire culturelle allemande et européenne à l'Université de Strasbourg.

Volker Ziegler, assoziierter Professor (maître de conférences) an der Architekturhochschule Straßburg (ENSAS). Maître de conférences à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (ENSAS).

Tobias Möllmer, promovierter Kunsthistoriker und langjähriger wissenschaftlicher Mitarbeiter am Forschungsprojekt METACULT „Kulturtransfer in Architektur und Stadtplanung. Strasbourg 1830–1940“. Titulaire d'un doctorat en

histoire de l'art et a été assistant de recherche pendant de nombreuses années dans le cadre du projet de recherche METACULT „Transfert culturel en architecture et en urbanisme“. Strasbourg 1830–1940“.

Hanna Grzeszczuk-Brendel, Professorin für Architekturgeschichte an der Technischen Universität Posen (PUT). Professeur d'histoire de l'architecture à l'Université technologique de Poznan (PUT).

- ¹ Conseil de l'Europe (2005), Convention-cadre sur la valeur du patrimoine culturel pour la société, en ligne, <http://conventions.coe.int/Treaty/FR/Treaties/Html/199.htm>; Pascal LIÉVAUX, « La Convention de Faro, un outil original pour la construction et la gestion du patrimoine de l'Europe », in : Robert PALMER (dir), *Le Patrimoine et au-delà*, Strasbourg, Éditions du Conseil de l'Europe, 2009, p. 49–50. Isabelle BRIANSO, « La Convention de Faro en perspective: analyse éthique du patrimoine culturel du Kosovo », *Alterstice*, vol. 5 / 2, 2015, p. 21–31.
- ² Frankreich: Alexandre Kostka, Volker Ziegler, Cathy Reibel-Blanc, Lionel Debus, Christian Jacques (alle Straßburg), Johannes Dahm (Nantes); Polen: Piotr Marciniak, Hanna Grzeszczuk-Brendel, Małgorzata Praczyk, Magdalena Herouday (alle Posen), Deutschland: Joaquin Medina Warmburg (Karlsruhe), Christian Freigang (Berlin), Tobias Möllmer (Mainz). Österreich: Christiane Weber (Innsbruck).
- ³ Thomas SERRIER, „Posen und Straßburg im Kaiserreich. Ein Vergleich“, in: Peter O. LOEW (Hrsg.), *Wiedergewonnene Geschichte. Zur Aneignung von Vergangenheit in den Zwischenräumen Mitteleuropas*, Wiesbaden, 2006, S. 78–89.
- ⁴ METACULT, *Strassburg: Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 = Strasbourg : lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, éd. Tobias Möllmer, Berlin, Deutscher Kunstverlag, 2018; *La Neustadt de Strasbourg: un laboratoire urbain, 1871–1930*, eds. Marie POTTECHER, Hervé DOUCET et Olivier HAEGEL, Lyon, Lieux dits, 2017.
- ⁵ Stefan MUTHESIUS, *Welche Rolle können Architekturstile in Grenzgebieten spielen? Elsass-Lothringen und Oberschlesien 1871–1939*, in: *Berichte und Beiträge des Geisteswissenschaftlichen Zentrums Geschichte und Kultur Ostmitteleuropas*, vol. 2, 2001, p. 7–31.
- ⁶ Oliver KARNAU, Hermann Josef Stübgen: *Städtebau 1876–1930*, Braunschweig, Vieweg, 1996.
- ⁷ Christoph CORNELISSEN, Stefan FISCH, Rainer HUDEMANN [et al.], *Grenzstadt Straßburg: Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870–1940*, St. Ingbert, Allemagne, Röhrig Universitätsverlag, 1997.
- ⁸ Anna MOSKAL, *Im Spannungsfeld von Region und Nation: die Polonisierung der Stadt Posen nach 1918 und 1945*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2013, 298 p., (Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Ostmitteleuropas, Bd. 23).
- ⁹ Wolfgang BRÖNNER, Christiane WEBER, *Der Neue Blick auf Strassburgs Neustadt*, in: *Metacult*, 1, 2014, S. 4–13; Elizabeth A DRUMMOND, „Posen or Poznan, Rathaus or Ratusz: Nationalizing the Cityscape in the German-Polish Borderland“, in Janet WARD, Jeffry M. DIEFENDORF, (éds.), *Transnationalism and the German city*, New York, 2014, (Palgrave studies in European culture and history), S. 37–53.
- ¹⁰ Thomas SERRIER, „Posen und Straßburg im Kaiserreich. Ein Vergleich“, in Peter Oliver LOEW, (Hrsg.), *Wiedergewonnene Geschichte*, Wiesbaden 2006, (Veröffentlichungen des Deutschen Polen-Instituts Darmstadt), S. 78–89.
- ¹¹ *Zamek cesarski w Poznaniu. Od pruskiej „warowni na wschodzie“ do Centrum Kultury „Zamek“* (Ausst. Kat. Potsdam, Neues Palais, 03.08.–12.10.2003, und Poznań, Zamek, 10.11.2003–18.01.2004, Potsdam / Poznań 2003; Heinrich SCHWENDEMANN et al., *Hitlers Schloss. Die „Führerresidenz“ in Posen*, Berlin 2003).
- ¹² Piotr MARCINIAK, *Power Shifts and the 'National Style': Architecture and Town Planning in Poznan in the 20th century*, in: Klaus TRAGBAR, Volker ZIEGLER (dirs.), *Planen und Bauen im Grenzraum = Planning and Building in Border Regions*, Munich, Deutscher Kunstverlag, 2019 (Innsbrucker Beiträge zur Baugeschichte, 1), S. 43–63.
- ¹³ Hanna GRZESZCZUK-BRENDEL, *Eine Stadt zum Leben. Städtebau und Wohnungsreform in Posen / Poznań in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Berlin u. a. 2018; *Pałac, Zenon, Gloryfikacja Prus i niemieckiej misji cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku*, Poznań 2011.
- ¹⁴ Gabriela KLAUSE, *Roger Sławski 1871–1963 Architekt*, Poznań 1999.
- ¹⁵ Christiane WEBER, „Eine deutsche Musterbauverwaltung entsteht: Das Stadtbauamt in Straßburg 1871–1918“ und Möllmer, Tobias, „Die Entwicklung der Straßburger Baupolizei. Vom französischen Fluchtliniengesetz zur ästhetischen Baukontrolle“, in BRÖNNER / CHÂTELET / WEBER (2018), S. 487–494 und 495–512.
- ¹⁶ Wolfgang VOIGT, *Planifier et construire dans les territoires annexés. Architectes allemands en Alsace de 1940 à 1944* (Collection Recherches et documents, Bd. 78), Strasbourg 2008.
- ¹⁷ Klaus NOHLEN, *Baupolitik im Reichsland Elsass-Lothringen 1871–1918. Die repräsentativen Staatsbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Straßburg* (Kunst, Kultur und Politik im Deutschen Kaiserreich, Bd. 5, zugl.: Diss. Uni Karlsruhe 1979), Berlin 1982. Von den Aufsätzen dieser Zeit beispielhaft zu nennen: Wolfgang VOIGT, Paul Schmitthenners Plan für das Neue Straßburg, in: R. HUDEMANN und R. WITTENBROCK (Hrsg.), *Stadtentwicklung im deutsch-französischen Grenzraum* (19. u. 20. Jh.), Saarbrücken 1991, S. 322f.

Valorisation et appropriation patrimoniale de la Neustadt, Strasbourg (France)

Cathy Blanc-Reibel et Olivier Haegel

Introduction

La ville de Strasbourg, située à la frontière entre la France et l'Allemagne, a vu son urbanisme se développer entre deux sphères culturelles, et s'est nourrie des influences émanant de part et d'autre du Rhin. L'ensemble urbain de la Neustadt illustre parfaitement cette histoire croisée (Figure 1). En effet, l'extension urbaine a été érigée en grande partie quand l'Alsace était dans le giron de l'Empire allemand entre 1871 et 1918. En 1880, le plan d'urbanisme de l'architecte municipal Jean-Geoffroy Conrath permit de tripler la surface de la ville (Figure 2). Cette extension urbaine est composée de nombreux bâtiments initiés par l'Empire (Palais impérial, Campus universitaire, gare, poste etc.) et de l'habitat civil commandité par des particuliers aussi bien des immigrés allemands que par des Alsaciens de souche¹. Il en découle une variété de programmes architecturaux dus à des architectes, entrepreneurs et ingénieurs formés aussi bien en France qu'en Allemagne, en Suisse ou en Autriche.

En un temps restreint l'Alsace a été ballotée entre France et Allemagne ; cette terre fut particulièrement marquée par les tensions entre deux nations belligérantes (1870, 1914–1918, 1939–1945), mais elle est aussi le symbole de l'amitié franco-allemande, formalisée par le traité de l'Élysée (1963). Le rapprochement entre ces deux nations permit de s'affranchir du passé conflictuel. La patrimonialisation de la Neustadt s'inscrit dans cette volonté de rapprochement. Le secteur urbain initié par l'Allemagne a été valorisé d'un point de vue patrimonial par l'État français via entre autres la candidature de la Neustadt à l'Unesco. L'inscription sur la liste du patrimoine mondial est effective depuis juillet 2017. Le dossier de candidature porté par la Ville de Strasbourg s'est appuyé sur une étude menée par le Service de l'inventaire de la Région Grand-Est.

Dans ce contexte de valorisation, cette recherche s'intéresse à la fabrique de ce patrimoine. En d'autres termes, comment la Neustadt, une extension urbaine comme tant d'autres en Allemagne et ailleurs en Europe, a acquis, de par son histoire



Figure 1 : Vue aérienne de la place de la République © Région Grand Est-Inventaire général/Frédéric Harster



Figure 2 : *Bebauungsplan für die Erweiterung der Stadt Strassburg*, 1/5000e, R. Schlutz & Cie, 1880 © AVES : 482 BRB 1561

singulière une attention particulière et un statut reconnu à l'échelle mondiale. Comment se traduit en actions l'étude et la valorisation de la Neustadt au début du XXI^e siècle. Comment les représentations à l'égard de la Neustadt ont-elles évolué ? Le présent texte met en lumière les dynamiques qui ont conduit à une meilleure connaissance de la Neustadt, à la diffusion des résultats et à la réception de cette valorisation par le grand public. Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur le travail mené par le Service de l'inventaire entre 2010 et 2017 et sur des enquêtes réalisées dans le cadre d'une thèse d'urbanisme entre 2012 et 2017².

Le terme Neustadt : son usage passé et actuel

L'entité urbaine aujourd'hui connue sous le nom de Neustadt³ apparaît dans les écrits officiels durant la période allant du lendemain du traité de Francfort à la Première Guerre mondiale, notamment ceux de la Municipalité, sous des termes différents. Chacun définit un rapport spécifique entre cet ensemble urbain et Strasbourg. Ainsi jusqu'aux années 1880–1890, elle est connue sous le nom de *Stadterweiterung*, c'est-à-dire littéralement d'extension de la ville ou plus particulièrement d'extension urbaine. Nous sommes alors au temps de la conception du projet et au tout début de sa

mise en œuvre. Vers cette dernière date apparaît le terme de Neustadt, qui définit un chantier lancé et devenu habitable, tout en induisant son hétérogénéité avec la ville ancienne⁴. Le terme même de Neustadt est progressivement utilisé dans la littérature de l'époque, comme le montre l'ouvrage *Zur Erklärung der Straßennamen in der Neustadt Straßburgs* publié en 1903 par l'archiviste municipal O. Winckelmann⁵ (Figure 3). Si lors de sa construction et des premières années de l'existence de cet urbanisme le terme « Neustadt » avait donc un sens pour distinguer deux espaces géographiques de la ville, d'un côté l'Altstadt, l'ancienne ville et de l'autre la Neustadt, la nouvelle ville, cette dénomination perdit son sens premier au fil du temps. En effet, d'autres projets urbains d'extension strasbourgeois ont vu le jour, ce qui a atténué la notion de ville nouvelle, son usage courant par la population diminua *de facto*. Mais, ce terme garda toutefois un usage dans des contextes précis : une certaine frange de la population issue des milieux spécialisés continua à utiliser le terme « Neustadt », en l'occurrence des urbanistes, des architectes, des historiens, des membres d'association d'experts, des amateurs d'histoire de l'art et de patrimoine. Comme le mentionne un enquêté, architecte de profession : « Neustadt, dans le cadre des études d'archi, forcément ça a été évoqué⁶ ».

Au début des années 2010, l'usage de ce terme prit un nouvel essor car il correspond à la dénomination officielle utilisée

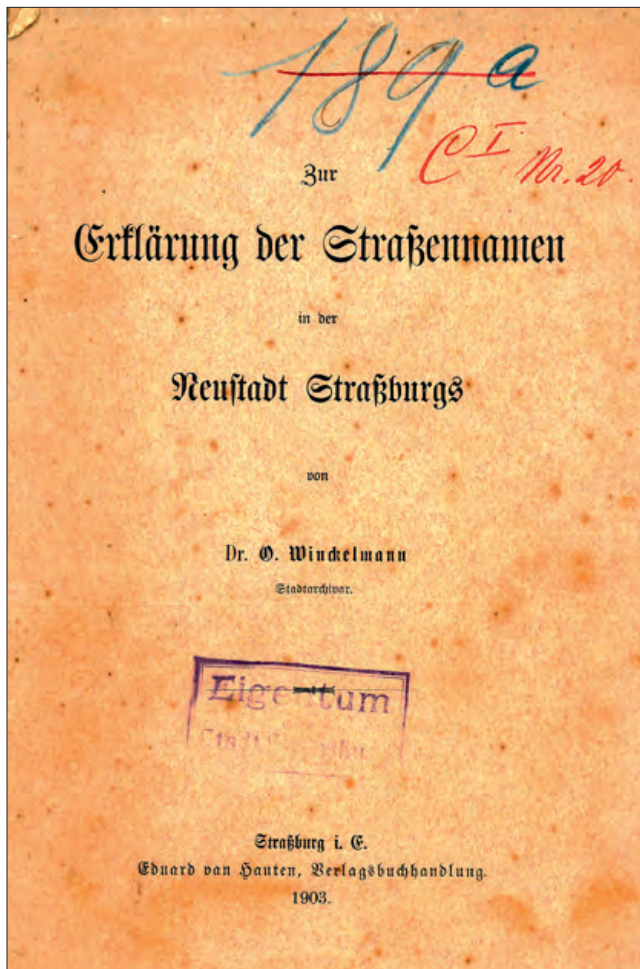


Figure 3 : Page de titre de l'ouvrage *Zur Erklärung der Straßennamen in der Neustadt Straßburgs*

pour valoriser ce patrimoine tant par le Service de l'inventaire que dans le cadre de son inscription au patrimoine mondial de l'Unesco. Par conséquent, l'emploi croissant de la terminologie « Neustadt » est directement lié aux projets patrimoniaux mis en œuvre par les institutions. Comme en témoignent les propos des enquêtés⁷ qui associent généralement directement le terme au processus de patrimonialisation, « La Neustadt est une appellation patrimoniale que je peux comprendre par rapport à l'histoire évidemment mais ça n'a pas de signification dans la vie courante », ou encore « dans tous les cas, je pense que les Strasbourgeois de base dont je faisais partie n'avaient pas forcément cette appellation en tête. Et c'est vraiment depuis que c'est médiatisé par les institutions locales comme étant l'objet de différentes attentions que le mot est de plus en plus utilisé. Mais moi, il y a dix ans, je ne l'utilisais jamais ». Une enquêtée souligne que : « C'est un mot nouveau, les gens ne voient pas forcément ce que c'est. » Le choix sémantique donne une nouvelle dimension au terme Neustadt : il ne renvoie plus à une notion de modernité ou encore un emplacement spatial mais à un projet de patrimonialisation.

Ce nouvel usage pose dès lors la question de son appropriation. En effet, il est nécessaire de relever que les habitants

de ce tissu urbain ou les usagers de Strasbourg désignent plus souvent leur quartier de la manière suivante : « quartier allemand », « quartier impérial », « quartier République », « Vosges » ou encore « wilhelmien ». Comme l'indiquent les résultats d'une enquête menée dans le cadre de l'Unesco⁸, le quartier peut être identifié par les personnes interrogées mais sous une autre appellation : les désignations « quartier allemand », « République » rassemblent respectivement 21 % et 20 % des réponses exprimées. De surcroît, le choix linguistique de la Neustadt pour promouvoir ce patrimoine est parfois polémique comme en atteste la mobilisation de quelques citoyens contre l'emploi du terme et non contre le projet patrimonial en lui-même : « je me permets de vous dire combien cette appellation « Neustadt » me choque, de toute ma vie passée dans ce quartier, et ailleurs à Strasbourg, je n'en ai jamais entendu parler ; nous habitions dans le quartier allemand, ou, mieux encore, dans le quartier impérial⁹. »

Si l'appropriation et l'usage du terme Neustadt par les usagers de la ville ne sont pas encore généralisés, la dissémination de l'usage du terme s'intensifie avec le projet de patrimonialisation. Bien que depuis quelques années, cette expression se veut usuelle, trois grandes pratiques des usagers se distinguent : les personnes qui connaissaient l'expression, celles qui l'ont découverte avec les projets de valorisation et l'utilisent désormais, et enfin celles qui ne l'utilisent pas par méconnaissance ou choix volontaire. Dans tous les cas, l'usage de toponymes cohabite et permet de situer cet espace bien vaste de manière différenciée.

Ce choix de valoriser une « Neustadt » plutôt qu'un quartier allemand peut s'expliquer par une stratégie menée par les collectivités territoriales qui ont pris en considération plusieurs points. Il s'agissait de mettre en avant l'extension urbaine en se référant à la période allemande. Des impossibilités politiques et idéologiques ont circonscrit cette décision : la notion de « ville nouvelle » se réfère à une autre période historique en architecture ; les termes « quartier impérial » ou « quartier allemand » furent évités en raison d'un lien trop fort avec l'Allemagne et l'Annexion, car considérés comme « trop restrictifs autant au niveau chronologique que des références et influences stylistiques et culturelles¹⁰ ». À ce sujet, dans l'ouvrage final mené par le Service de l'inventaire, Marie Pottecher, alors responsable du service, justifie ce choix de la manière suivante : « Le terme Neustadt a été choisi au moment d'engager l'étude de ce quartier. Utilisé au moment de la conception de l'extension, il nous semblait plus juste ou moins connoté que ceux de « quartier allemand » ou « quartier impérial » utilisés jusqu'alors¹¹. »

Bien que la médiatisation du projet patrimonial se soit initialement appuyée sur le terme Neustadt, au final, cette terminologie devait être atténuée au profit de l'expression « Strasbourg, une scène urbaine européenne » (Figure 4), parti pris pour le dossier de candidature remis à l'Unesco. Ce glissement terminologique a été questionné lors de son évaluation. Dans la lettre de l'Icomos adressée à l'Unesco, datée du 16 janvier 2017, il est relevé que « Le sous-titre de



Figure 4 : Visuel choisi pour le dossier de candidature pour l'extension du bien inscrit sur la liste du patrimoine mondial avec la mention une scène urbaine européenne

la candidature «une scène urbaine européenne» peut mener à des malentendus ; l'État partie est invité à réfléchir à d'autres sous-titres pour le bien proposé, ou à y renoncer¹² ». Cette recommandation a été prise en considération en vue de l'obtention de l'inscription sur la liste du patrimoine mondial¹³. La communication initiale qui tentait d'affaiblir l'emploi du terme Neustadt, qui se rapportait trop explicitement à l'affiliation du secteur à l'Allemagne, a donc dû être revue pour prendre en compte la remarque de l'Icomos. Il est pertinent de relever les différences de réception du terme qui varie en fonction des échelles. D'une part, au niveau local et national le terme Neustadt pouvait être mal accueilli étant donné son faible usage et sa référence explicite à l'Allemagne de par la langue usitée. D'autre part, dans les sphères patrimoniales internationales, il ne résonnait pas comme un terme connoté voire choquant, au contraire il marquait la caractéristique d'un bien frontalier. Ce décalage non explicité a sans doute mené à une incompréhension de l'Icomos. Au final, le manque de lisibilité de l'expression plus neutre car moins connotée « scène urbaine européenne » fit totalement place au terme allemand Neustadt rappelant ainsi clairement le passé germanique de Strasbourg et le concept urbain initial.

La Neustadt, un espace urbain discuté dès sa création

Les débats idéologiques relatifs à cet espace urbain ont toujours existé. En effet, la Neustadt n'a pas été « inventée » par les historiens et les professionnels du patrimoine ces dernières années. Au contraire, ceux-ci participèrent dès sa conception à l'importante production écrite, allant du texte administratif, au récit de vie, en passant par la littérature journalistique, touristique, la critique esthétique, et l'étude scientifique. Marqueur d'une histoire hautement politisée, de l'évolution des goûts, de la critique architecturale et de la manière d'habiter, cette entité urbaine ne pouvait laisser indifférente la communauté scientifique. Deux perceptions de la Neustadt reflètent les avis passés dès sa construction. En 1883, le Strasbourgeois

Rodolphe Reuss, défenseur de la ville durant le siège de 1870, bibliothécaire, historien (il sera professeur à l'École pratique des Hautes Études à Paris), écrivit :

« Vous qui franchissez les limites extrêmes du quai des Pêcheurs abandonnez tout espoir de vous reconnaître pour le moment dans cet immense désert, eussiez-vous dans vos poches tous les plans possibles du nouveau Strasbourg ! » [...] Maintenant rues et places vont défiler devant vous plus nombreuses que jamais ; les maisons seules font encore défaut. Abordons néanmoins avec courage ces parages incultes qui seront la Terre promise des générations futures, et, longeant le cours de notre placide rivière, ou plutôt, passant d'abord le pont Royal, gagnons un instant la rive opposée, moins encombrée de moellons et moins couverte de poussière. C'est là que se dresseront quelque jour les maisons du Kochstaden, encore vierge de tout pavé¹⁴ ».

En 1923, le Parisien, depuis peu directeur des archives municipales de Strasbourg, Georges Delahache livra ce texte : « Ce n'est pas pour les Strasbourgeois que les Allemands avaient agrandi la ville, mais surtout pour les administrateurs, les officiers, les fonctionnaires qui étaient venus en foule, après la victoire allemande, prendre possession du pays. Les Strasbourgeois, eux, demeurèrent longtemps fidèles à la Grand'rue, à la rue des Juifs, à la rue des Hallebardes, à la Haute-Montée, au Vieux-Marché-aux-Poissons, à la rue de la Mésange, aux Grandes-Arcades, à tout « leur » Strasbourg, et, même avec le temps, ils ne se laissèrent attirer qu'assez timidement par le « confort » des avenues et des villas. La juxtaposition de la ville nouvelle à la ville ancienne rendit plus difficile encore la compréhension réciproque des deux éléments de la population. Lui étant extérieure, elle lui demeura étrangère¹⁵. » Le témoignage de Reuss est celui d'un contemporain bien renseigné voire averti. Il est marqué du sceau de l'amour de la « petite patrie »¹⁶ et d'une certaine dramaturgie littéraire, il n'en est pas moins un message d'espoir pour un futur immédiat. Il importe peu que Reuss ait été quelque peu partisan, il joue avec esprit de plusieurs notions. Il n'en demeure pas moins que son ouvrage possède une immédiate contemporanéité avec la très jeune Neustadt, et ce même si son lectorat devait être particulièrement limité, réduit à la sphère bourgeoise francophile, celle que les administrateurs allemands appelèrent les « Alt-Strassburger ». Celui de Delahache est pour ainsi dire écrit à chaud. Son but est de faire (re)découvrir à un public francophone ce joyau retrouvé qu'est Strasbourg, par le biais d'un ouvrage publié dans une collection comprenant 56 titres couvrant l'Europe et le Moyen-Orient. Il s'agit de démontrer le non ralliement de ses habitants à l'Allemagne au travers de leur refus d'une architecture imposée de force. Il n'est bien sûr pas l'initiateur de cette propagande, mais l'un de ses contributeurs. Ce thème de la mère-patrie retrouvée sera également décliné au travers d'illustrations¹⁷ qui évoquent pêle-mêle la figure ridée du vétéran de 1870, qui eut le bonheur insigne de vivre jusqu'au retour de l'Alsace à la France, ou encore la fin des brimades. Il s'agit de réactions « exa cerbées », nées de la pression po-

litique. Celle de Reuss face à un monde, le sien, qui change spatialement. Celle de Delahache qui fait partiellement sienne la propagande politique et culturelle, à destination aussi bien d'un public local qu'à celui de la « France de l'intérieur ». Elles n'en seront pas moins inscrites durablement dans l'imaginaire collectif strasbourgeois.

Les prémisses de la valorisation d'un espace frontalier

Il faudra attendre les années 1960 pour assister aux débuts du processus d'étude et de patrimonialisation de l'architecture de l'époque du Reichsland, tout particulièrement celle de Strasbourg. Le témoignage local le plus significatif est alors celui du directeur des musées de la ville, l'historien d'art Hans Haug, en 1962. Il évoque ainsi l'urbanisme et l'architecture de la manière suivante : « Au lendemain de 1870, alors que Strasbourg relevait les ruines du premier bombardement mené selon les règles de la guerre totale, les nouveaux maîtres de l'Alsace eurent l'idée heureuse de créer une ville moderne, administrative et résidentielle, à côté de l'ancienne qui ainsi put conserver son caractère. L'implantation – reprise d'ailleurs d'un projet datant de 1840 – satisfait aujourd'hui encore aux exigences d'un urbanisme bien conçu. L'architecture elle-même appelle les mêmes critiques que tout ce qui s'est fait à la même époque dans le monde entier. [...] À partir de 1910, des conceptions plus conformes à la tradition et au bon sens se font jour, tant dans l'esthétique des nouvelles constructions que dans le souci de maintenir aux villes leur caractère propre¹⁸ ». Son propos s'inscrit pleinement dans la critique alors en vogue pour qualifier la production architecturale des pays industrialisés au tournant des XIX^e et XX^e siècles.

Mais l'époque voit l'émergence de mouvements citoyens qui contestent les destructions de cette architecture, et la redécouverte de l'architecture Art nouveau. C'est dans cette mouvance que s'inscrit le programme de travaux dirigés par Louis Grodecki alors professeur d'histoire de l'art à la Faculté des lettres de Strasbourg¹⁹. Par la suite, plusieurs thèses vont donner un véritable socle de connaissances et permettre une future patrimonialisation et valorisation par les institutions publiques. Ces travaux portèrent à des échelles variées, sur l'urbanisme²⁰, l'architecture publique²¹ et l'architecture civile²².

Dès l'origine, ces chercheurs se sont interrogés sur la question des modèles, puis de manière croissante sur celle de la conséquence du déplacement de la frontière nationale, du transfert, du métissage. Démarche professionnelle qui se faisait naturellement pour des périodes plus anciennes, mais qui se fera progressivement pour l'époque ici considérée. Citons ici les travaux pionniers de Stéphane Jonas *et alii* qui ont étudié la ville en combinant l'approche sociale, à l'histoire et à l'architecture²³. À cette période, le grand public s'est progressivement approprié les postulats de ces recherches et a découvert de nouvelles facettes pour appréhender cette architecture malgré des freins culturels et des incompréhensions toujours existants.

Concernant la protection patrimoniale en tant que telle, avant d'être perçue comme un ensemble architectural à protéger en un seul tenant, la protection de la Neustadt fut plus parcimonieuse et débuta à partir de 1975²⁴. En effet, l'intérêt pour l'architecture issue de la période allemande s'est initialement traduit par des inscriptions au titre des monuments historiques concernant quelques édifices privés de style Art nouveau (Figure 5). Plus de trente monuments sont actuellement protégés au titre des bâtiments historiques, ils peuvent avoir

Figure 5 : Villa L. O. Schutzenberger, 76, allée de la Robertsau (arch. Berninger & Krafft, 1897)
© Région Grand Est-Inventaire général/Frédéric Harster





Figure 6 : Un chercheur et une cartographe du Service de l'inventaire lors de la phase de recensement de la Neustadt
© Région Grand-Est-Inventaire/Florent Fritsch

vu des motifs évoqués. Concernant la protection des Bains municipaux en 2000²⁸ ou encore plus récemment au sujet du Café Brandt (2014), la référence à l'Allemagne n'est même pas suggérée²⁹. Au niveau des classements et inscriptions au titre des monuments historiques, il s'opère par conséquent une dichotomie entre le patrimoine faisant référence à son passé allemand et celui qui est valorisé en évitant toute mention idoine. Qu'il s'agisse d'une réelle censure ou d'un simple manque de cohérence, ce lien à l'Allemagne est oublié dans les décrets de nombreux biens relevant des monuments historiques. Le rapport à l'Allemagne semble loin d'être évident et la manière de valoriser l'histoire de Strasbourg s'avère délicate, voire périlleuse.

À partir de 2010, la Neustadt étudiée, protégée et valorisée à plusieurs échelles

L'année 2010 marque un tournant dans la patrimonialisation de la Neustadt. En effet, à partir de ce moment, plusieurs actions concomitantes de valorisation patrimoniale sont menées et peuvent se scinder en deux volets : d'une part, la connaissance historique et sa diffusion, et d'autre part, une protection à l'appui des outils réglementaires d'urbanisme³⁰.

Concernant la connaissance historique de la Neustadt, le Service de l'inventaire a entrepris l'étude patrimoniale de la Neustadt (2010–2017). Les chercheurs se sont directement appuyés sur la carte du *Bebauungsplan* sans tenir compte de la date de construction des édifices. L'équipe de l'inventaire,



Figure 7 : Restitution des immeubles et maisons n°41 à 55, allée de la Robertsau en 1914 © Région Grand Est-Inventaire général/Audrey Schneider

été reconnus en dehors de leur particularité historique et de leur fort lien avec l'Allemagne mais pour d'autres critères²⁵. En effet, l'Allemagne n'est pas systématiquement mentionnée dans les textes de loi, elle n'est d'ailleurs présente que pour quelques dossiers à partir des années 1990. Quelques références à l'Allemagne sont clairement mentionnées pour la première fois au sujet du Palais universitaire²⁶ ou encore au sujet de l'actuel Théâtre national de Strasbourg²⁷. Mais les références à l'Allemagne ne se sont pas généralisées au

composée de chercheurs, cartographes et de photographes, a réalisé un recensement systématique des bâtiments construits dans l'aire d'étude (plus de 3 300 unités identifiées) (Figure 6). Les données recueillies ont été croisées avec les sources archivistiques et la bibliographie. Ces travaux ont permis constituer des archives patrimoniales comprenant des dossiers d'œuvre, des milliers de photographies, de plans et de restitutions (Figure 7). Les objectifs sont multiples, depuis une connaissance affinée de cette partie de la ville, à sa valorisation

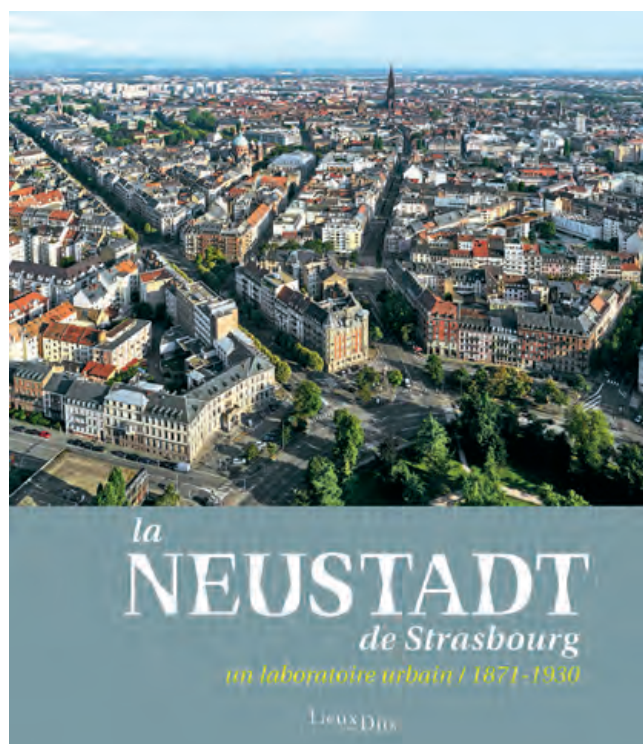


Figure 8 : Couverture de l'ouvrage sur la Neustadt aux Éditions Lieux Dits par le Service de l'inventaire du Grand Est et l'Université de Strasbourg en 2017



Figure 9 : Affiche de l'exposition sur la Neustadt par le Service de l'inventaire du Grand Est et l'Université de Strasbourg en 2017

auprès de ses habitants et des visiteurs. Grâce à ce recensement systématique et détaillé, l'histoire architecturale de la Neustadt est mieux appréhendée et valorisée. Rappelons que cette démarche scientifique a notamment permis d'enrichir le dossier de candidature pour l'Unesco.

Le Service de l'inventaire s'est employé également à diffuser ses travaux, comme le précisent ses missions. La manifestation intitulée les *Rendez-vous de la Neustadt* a rythmé les années de l'étude. L'objectif fut de restituer les résultats de ces recherches auprès du grand public par le biais de conférences, visites guidées, expositions, ateliers à destination des familles. Ces actions ont contribué fortement à la médiatisation de ce secteur urbain et permettent de mettre en œuvre une forme de protection immatérielle grâce à une meilleure connaissance du projet urbain développé à partir de 1880. L'exposition *Neustadt de Strasbourg, un laboratoire urbain 1871–1930* en fut le point d'orgue. Du 29 septembre au 10 décembre 2017 (Figures 8 et 9) 15 500 visiteurs ont eu l'opportunité de découvrir ce pan de l'histoire urbaine strasbourgeoise. De nombreuses collaborations ont été nouées à cette occasion avec des partenaires institutionnels et culturels : l'Université de Strasbourg, l'École d'architecture et les Musées de la Ville. L'ouvrage *La Neustadt*

*de Strasbourg : un laboratoire urbain, 1871–1930*³¹, qui est plus qu'un catalogue d'exposition, clôt l'étude menée depuis 2010 (Figure 10).

En somme, le travail fourni vise à offrir à long terme une protection « immatérielle », comme le rappelle Nathalie Heinrich en évoquant les missions du Service de l'inventaire³².

Parmi les acteurs concourant à cette patrimonialisation, la ville de Strasbourg a effectué une demande de reconnaissance auprès de l'Unesco déposée par l'État français en janvier 2016. Le but fut d'élargir le périmètre Unesco obtenu en 1988 qui inclut le centre historique et médiéval, dit de la « Grande île ». L'obtention du label est conditionnée par la mise en place d'une protection à long terme par les autorités locales³³. En effet, tout dépôt de candidature nécessite d'explicitier la manière dont le site est protégé juridiquement et oblige à fournir un plan de gestion relatif à son entretien. Ainsi, concernant la protection matérielle du secteur, le projet de révision-extension du Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) a pour objectif tant « de conserver le cadre urbain et l'architecture ancienne, que d'en permettre l'évolution harmonieuse au regard des fonctions urbaines contemporaines, le tout en relation avec l'ensemble de la ville³⁴ ». La modification de ce périmètre témoigne d'une volonté



Figure 10 : Vue intérieure de l'exposition sur la Neustadt © Région Grand Est-Inventaire général/Frédéric Harster

de protéger à long terme le patrimoine bâti de la Neustadt. L'inscription sur la liste de l'Unesco est une reconnaissance internationale, avec d'éventuelles retombées économiques grâce au tourisme. La zone est beaucoup plus restreinte que celle étudiée par le Service de l'inventaire précitée : elle se concentre essentiellement autour de deux places monumentales et de l'axe impérial, entre le Palais du Rhin et le Palais Universitaire, auquel s'ajoute un axe majeur de circulation. Ce choix s'explique par la volonté de répondre aux critères d'authenticité (valeurs culturelles exprimées de manière véridique et crédible) et d'intégrité (état du tissu physique) demandés par l'Unesco.

Les zones patrimoniales varient par conséquent en fonction des projets qui ont pour vocation une reconnaissance internationale (Unesco), la mise en place d'une nouvelle réglementation urbaine (PSMV), ou encore un enrichissement des savoirs historiques (Service de l'inventaire) (Figure 11). En résumé, rappelons que l'aire la plus étendue dite de la Neustadt est celle étudiée par le Service de l'inventaire – elle englobe le plus grand nombre d'habitants ; quant aux projets

portés par la ville, ils ont une superficie réduite mais sont contraignants étant donnée la mise en place d'une réglementation urbaine.

La Neustadt, perçue par le grand public

La manière de mettre en lumière ce patrimoine a une incidence indéniable sur sa perception. Il a pu être présenté aux prémices de sa valorisation institutionnelle, et dans les premiers travaux sur la réception de la Neustadt, comme un patrimoine « méconnu », « mal aimé » voire « tabou ». Ces discours ont conduit à mettre en scène un patrimoine détesté ou presque en péril³⁵. Notons que dans les médias, le récit d'un bien mal aimé s'est intensifié en s'appuyant sur ces éléments de langage ; cette narration a circulé d'arène en arène, en se renforçant sans être déconstruite avant d'être atténuée, comme expliqué plus haut au sujet de la terminologie Neustadt. Sans vouloir minimiser les traumatismes liés à la Seconde Guerre mondiale, cette perception semble peu fondée au final. Si une

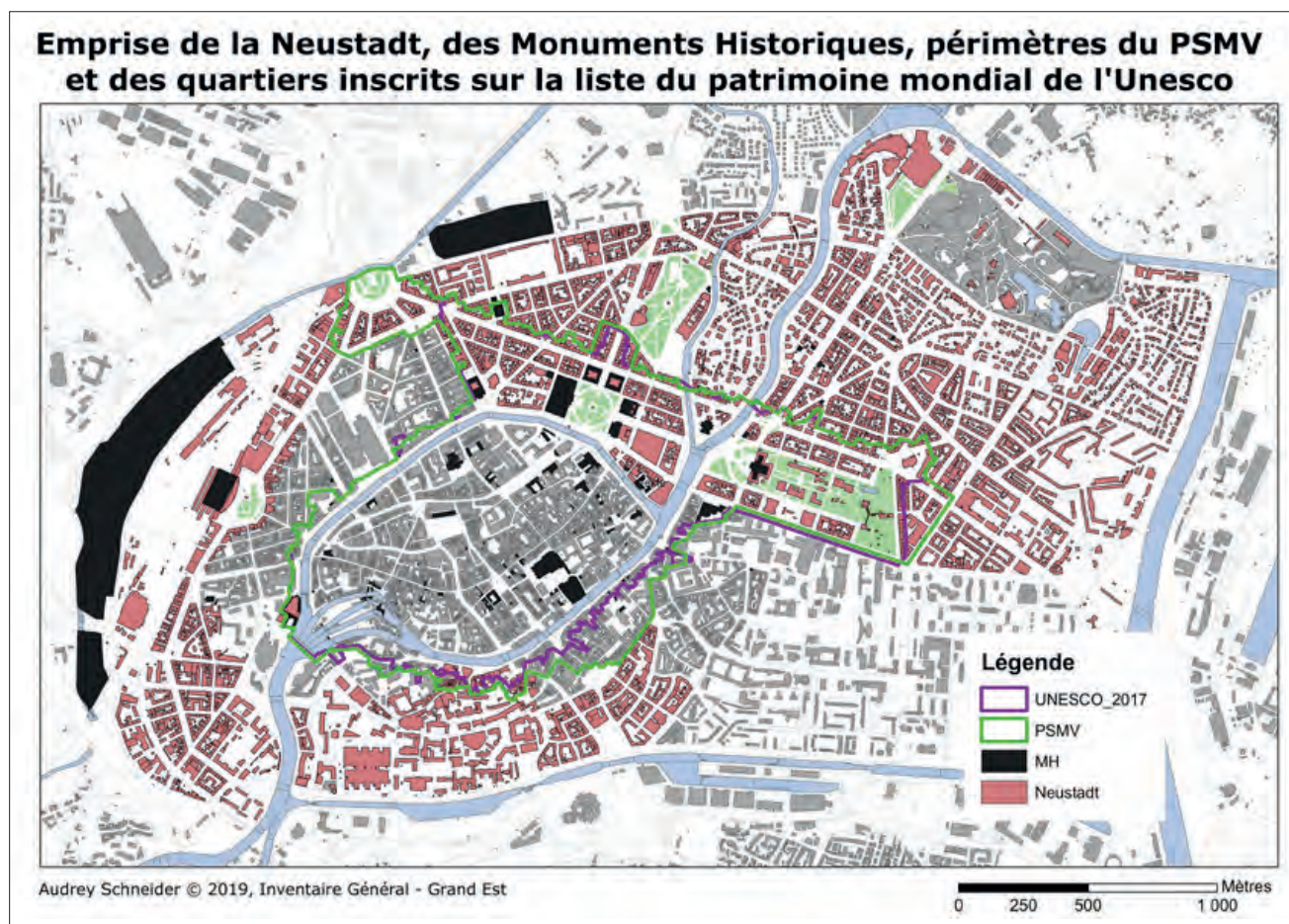


Figure 11 : Emprise de la Neustadt, des Monuments Historiques, périmètres du PSMV et des quartiers inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco 2019 © Région Grand Est-Inventaire général / Audrey Schneider

reconnaissance de l'héritage allemand après 1945 était mal venue et sans enjeux d'un point de vue patrimonial, la réception actuelle de la Neustadt prouve au contraire qu'une forme de traumatisme pouvait aussi correspondre au fait de ne pas pouvoir partager cette histoire croisée. Il faut alors distinguer le point de vue des masses et celui des élites, qui de par leurs fonctions, peuvent, voire doivent, justifier dans certains cas d'un amour « exacerbé » et d'une certaine fidélité à la France.

L'enquête menée en 2014 auprès du public qui a assisté aux *Rendez-vous de la Neustadt* permet d'avoir un éclairage plus précis sur la perception du grand public. Si certaines personnes décrivent la Neustadt en mettant en avant son architecture, d'autres personnes se réfèrent davantage à l'Allemagne : « Germania (bis) ! On l'oublie peut-être mais c'est un élément identitaire assumer ! », « quartier construit durant l'occupation allemande après 1870 » ou encore « c'est la contribution des Allemands entre 1871 et 1914, une volonté de ville impériale ». Bien que ce patrimoine soit lié à l'Allemagne et à une histoire pouvant être perçue comme douloureuse, la valorisation de ce patrimoine est plébiscitée par le public : 95 % des enquêtés ont répondu en faveur du « oui » à la question « Faut-il continuer à valoriser ce patrimoine ? ». Le

besoin de transmission se formalise dans les propos suivants en référence d'une part : « ne pas oublier les racines, le passé enrichit le présent » et, d'autre part aux générations futures : « pour les enfants », « pour transmettre notre histoire aux jeunes générations changer les regards ». Ces transmissions s'inscrivent dans le temps et les générations, et elles peuvent également s'inscrire dans l'espace : « pour le regard transrégional, rhénan et la dimension européenne ».

L'engouement pour le patrimoine de la Neustadt se révèle, tel un « coming-out » ou une réappropriation de l'histoire locale. En effet, avec une posture d'avant-garde concernant l'intérêt pour ce patrimoine, des personnes mentionnent qu'elles l'ont toujours appréciée. Les exemples suivants font ainsi ressortir tant l'affection liée à ce quartier que son enracinement d'un point de vue temporel et multigénérationnel : « c'est un quartier que j'appréciais déjà auparavant » ou encore « j'ai toujours aimé cette partie de la ville, y compris il y a 20 ans lorsqu'on la dénigrait beaucoup (style lourd, chantilly, etc...) ». Une enquêtée souligne par exemple : « on s'autorise à regarder l'architecture avec un regard « ami » et donc à faire d'étonnantes découvertes » ou encore une autre personne souligne qu'elle peut « admirer une super architec-

ture, je suis née en 1943 en Alsace alors que pendant 40 ans de ma vie au moins nous ne pouvions, n'osions admirer ce qui était allemand, notre ennemi ». Ces propos témoignent de nouvelles paroles qui émergent dans l'espace public depuis la valorisation de la Neustadt. L'accueil favorable généralisé suite à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 2017 renforce ce consensus actuel sur la valorisation de cet ensemble urbain.

Un patrimoine transnational

L'histoire de la patrimonialisation de la Neustadt révèle les complexités de la gestion d'un ensemble urbain frontalier. Contrairement à d'autres extensions urbaines européennes, cet ensemble a toujours revêtu un caractère éminemment symbolique. Dès sa construction, elle fut marquée d'un point de vue émotionnel par un rapport de force entre vainqueur et vaincus suite à la guerre de 1870. Puis, la mise en œuvre du plan d'urbanisme adopté en 1880 suivit son cours bien que la région fut par la suite encore ballottée entre la France et l'Allemagne. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ce quartier dit « allemand » fut la cible de différentes formes de rejet. Mais au-delà, des rapports symboliques entre deux nations qui ont pu être ennemies, les constructions de la Neustadt pouvaient aussi être simplement un placement financier – dans le cas des immeubles de rapport – et ou encore traduire de nouvelles formes d'attachement au bâti. En effet, il s'agissait souvent des constructions héritées dans un cadre familial. Au final, une somme d'acteurs a toujours souhaité préserver ce patrimoine et en a pris soin d'une manière générale. Rappelons que contrairement à de nombreuses villes allemandes, Strasbourg n'a quasiment pas été bombardée durant la Seconde Guerre mondiale. Ceci est un autre marqueur de la dimension symbolique de la capitale alsacienne. En somme, Strasbourg a bénéficié de circonstances exceptionnelles d'un point de vue historique. La prompte patrimonialisation d'un ensemble sorti de terre il y a une centaine d'années reflète le besoin de réconciliation et de symbole au niveau local et une reconnaissance à l'échelle internationale des histoires frontalières.

En outre, la construction du quartier Européen situé à une frange nord de la Neustadt a induit un changement de perception de l'extension³⁶. En effet, la situation géographique des institutions européennes et de leurs antennes a modifié l'occupation du secteur nord de la Neustadt au vu du nombre de villas ou d'appartements destinés désormais à cette nouvelle fonction de Strasbourg, qui est la seconde ville de France par le nombre de représentations diplomatiques. Cette forte présence de représentations de pays étrangers participe à la conservation d'un patrimoine devenu trop coûteux pour les particuliers en transformant les anciennes villas en représentations diplomatiques. Cette nouvelle configuration confère d'autant plus une dimension transnationale à la Neustadt.

Zusammenfassung

Cathy Blanc, Olivier Haegel

Valorisierung und Rezeption der Strasburger Neustadt (2010 bis heute)

Die 1880 aufgenommene städtebauliche Ausdehnung der Neustadt nach Straßburg war in den letzten Jahren Gegenstand mehrerer Forschungsprojekte, um die Entstehungsgeschichte und die Akteure, die für diese „neue Stadt“ gearbeitet haben, besser zu verstehen. Die seit 2017 auf der UNESCO-Liste stehende Neustadt wird die Geschichte ihrer Gestaltung und Umsetzung weiter bekannt machen. In diesem Zusammenhang der Aufwertung des Kulturerbes haben sich neue Erkenntnisse herausgebildet, insbesondere dank der Arbeit der Abteilung für Kulturerbeinventarisierung der Region Grand Est, die es ermöglicht hat, unveröffentlichte Daten über den Zustand dieses Gebäudes und seine Geschichte im Allgemeinen zu sammeln. Diese zweiseitige Mitteilung zielt zum einen darauf ab, die Ergebnisse dieser zwischen 2010 und 2018 durchgeführten Forschung (vorgestellt von Olivier Haegel) hervorzuheben und zum anderen diese Daten mit der bewohnten Aneignung des Kulturerbeprojekts (Intervention von Cathy Blanc-Reibel) in Relation zu setzen.

Répertoire littérature

Dominique AUDRERIE, Raphaël SOUCHIER et Luc VILAR, *Le patrimoine mondial*, coll. « Que sais-je ? », Paris 1998.

Cathy BLANC-REIBEL: *Pratiques patrimoniales habitantes, le cas de la Neustadt (Strasbourg, France)*, in Anne HERTZOG, Elizabeth AUCLAIR, Marie Laure POULOT (dir.): *De la participation à la co-construction des patrimoines urbains : L'invention du commun?*, Paris 2017.

Cathy BLANC-REIBEL: *Transmissions, appropriations et mises en valeur du patrimoine de l'Autre : le cas de la Neustadt*, Université de Strasbourg, Thèse de doctorat soutenue le 11 février 2018.

Cathy BLANC-REIBEL, Sandrine BUBENDORFF et Sandrine GLATRON: *Rapport de recherche, Enquête concernant le patrimoine mondial vu par les habitants et les usagers de la ville de Strasbourg*, 2018.

Gauthier BOLLE: *L'architecture du quartier européen à Strasbourg depuis 1949 : enjeux locaux d'un développement institutionnel supranational*, In Situ [En ligne], 2019, no 38, <http://dx.doi.org/10.4000/insitu.20202> (consulté le 28 Octobre 2018)

Georges DELAHACHE. *Strasbourg*. Paris : H. Laurens, coll. *Les Villes d'Art célèbres*, 1923, p. 146–147.

Claude DENU, Eric OLLIVIER: *Der Bebauungsplan für die Erweiterung der Stadt Strassburg. Le plan d'extension de la ville de Strasbourg 1871–1880*. Th. 3^e cycle. Strasbourg 1978.

Bernard GAUTHIEZ Dominique CASSAZ et al: Strasbourg, De la Grande-île à la Neustadt, une scène urbaine européenne. Dossier de candidature pour l'extension du bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial. Strasbourg 2015.

Olivier HAEGEL: Ils ont fait la ville, in Marie POTTECHER, Hervé DOUCET et Olivier HAEGEL (dir.), La Neustadt de Strasbourg : un laboratoire urbain, 1871–1930, Lyon 2017

Nathalie HEINICH: La fabrique du patrimoine: de la cathédrale à la petite cuillère, coll. « Ethnologie de la France », n° 31. Paris 2009.

Hans HAUG: L'art en Alsace. S.I.: Paris 1962.

Shelley HORNSTEIN-RABINOVITCH: Tendances d'architecture Art nouveau à Strasbourg. Th. doct. : Hist. et théor. des arts du monde occ., Strasbourg 1981.

François IGERSEIM: L'Alsace et ses historiens 1680–1914. La fabrique des monuments. Strasbourg 2006, 524 p.

Stéphane JONAS: Annelise GERARD, Marie-Noëlle DENIS et al. : Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université, 1871–1918. Strasbourg 1995.

Klaus NOHLEN: Baupolitik im Reichsland Elsaß-Lothringen 1871–1918. Die repräsentativen Staatsbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Straßburg. Berlin 1982, (Kunst, Kultur und Politik im Deutschen Kaiserreich ; 5).

Marie POTTECHER, Hervé DOUCET et Olivier HAEGEL (dirs.): La Neustadt de Strasbourg : un laboratoire urbain, 1871–1930. Lyon 2017.

Rodolphe REUSS: Vieux noms et rues nouvelles de Strasbourg. Causeries biographiques d'un flâneur avec une préface. Strasbourg 1883.

Émile SCHNEIDER: Gens de chez nous et d'ailleurs. Strasbourg 1919.

Niels WILCKEN: Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsaß-Lothringen 1871–1918. (Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde im Saarland 38). Saarbrücken 2000.

Otto WINCKELMANN: Erklärung der Straßennamen in der Neustadt Straßburgs. Straßburg i. E. 1903.

Sources:

Archives du centre de documentation de la DRAC

Archives municipales de Strasbourg et de la communauté urbaine de Strasbourg

Documentation issue du Service de la mission patrimoine, direction de la Culture

Dossiers de la police du bâtiment

Auteurs

Cathy Reibel: Après avoir étudié l'histoire de l'art, Cathy Blanc-Reibel est docteure en urbanisme à l'Université de Strasbourg et au CNRS. Ses recherches portent sur la Neustadt. Dans un contexte de valorisation de l'extension urbaine et l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, elle s'intéresse particulièrement à l'appropriation du patrimoine par les habitants, en se focalisant conjointement sur la réception de la patrimonialisation institutionnelle et sur les décisions vernaculaires prises à l'échelle du bâti. cathy.blanc.reibel@misha.fr

Cathy Reibel: Nach dem Studium der Kunstgeschichte ist Cathy Blanc-Reibel Doktor für Stadtplanung an der Universität Straßburg und am CNRS. Ihr Forschungsschwerpunkt liegt auf der Neustadt. Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Stadterweiterung und der Aufnahme in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes ist sie besonders an der Aneignung des Erbes durch die Bewohner interessiert, wobei sie sich gemeinsam auf die Aufnahme des institutionellen Erbes und auf landestypische Entscheidungen in der Größe des Gebäudes konzentriert. cathy.blanc.reibel@misha.fr

Olivier Haegel est chercheur au service de l'Inventaire du patrimoine (Grand-Est) depuis 20 ans. Il a notamment étudié différentes communes rurales et participé à l'inventaire de la Neustadt (architecte, mode de vie, acteurs (maîtres d'œuvre et commanditaires). Il collabore régulièrement avec les services patrimoniaux (Ville ; État) sur des questions d'expertise dans le domaine de l'architecture civile (XVIe – début du XXe siècle), des jardins ou de l'histoire patrimoniale alsacienne. olivier.haegel@grandest.fr

Olivier Haegel ist seit 20 Jahren Forscher im Dienste der Inventarisierung des Erbes (Grand East). Insbesondere studierte er verschiedene ländliche Gemeinden und beteiligte sich am Neustädter Inventar (Architekt, Lebensstil, Akteure (Generalunternehmer und Auftraggeber). Er arbeitet regelmäßig mit den Kulturdiensten (Stadt; Staat) zusammen, um Fragen der Expertise im Bereich der zivilen Architektur (16. bis Anfang des 20. Jahrhunderts), der Gärten oder der elsässischen Kulturgeschichte zu klären. olivier.haegel@grandest.fr

- ¹ Olivier HAEGEL: Ils ont fait la ville, in: Marie POTTECHER, Hervé DOUCET et Olivier HAEGEL (dirs.): La Neustadt de Strasbourg: un laboratoire urbain, 1871–1930. Lyon 2017, pp. 147–159.
- ² Thèse de Cathy Blanc-Reibel: Transmissions, appropriations et mises en valeur du patrimoine de l'Autre : le cas de la Neustadt, Université de Strasbourg, soutenue le 11 février 2018.
- ³ Le terme même de Neustadt se traduit littéralement par « ville nouvelle ».
- ⁴ En dernier lieu, vers les années 1910, les écrits municipaux parlent de Stadt, c'est à dire de ville, pour qualifier l'entité urbaine constituée par l'agrégation de l'Altstadt (la ville ancienne) et de la Neustadt (la ville nouvelle), qui ne prend pas en compte le reste du territoire communal. Le temps était venu pour la Municipalité de concevoir une Grosse Stadt, c'est à dire d'amorcer une réflexion sur un pôle urbain s'agréant des communes limitrophes par le biais de la gestion des réseaux et autres infrastructures, en quelque sorte l'ancêtre de l'actuelle Eurométropole.
- ⁵ Otto WINCKELMANN: Erklärung der Straßennamen in der Neustadt Straßburgs, Straßburg 1903.
- ⁶ Propos recueillis dans le cadre de la thèse de Cathy BLANC-REIBEL, en 2014.
- ⁷ Propos recueillis dans le cadre de la thèse de Cathy BLANC-REIBEL, en 2014.
- ⁸ Enquête commanditée par l'Eurométropole de Strasbourg, menée avec Sandrine BUBENDORFF et Sandrine GLATRON: Rapport de recherche, Enquête concernant le patrimoine mondial vu par les habitants et les usagers de la ville de Strasbourg. Strasbourg 2018.
- ⁹ Propos extrait d'un courrier adressé à la ville de Strasbourg en juin 2014.
- ¹⁰ Lettre préparatoire rédigée par le service de la mission patrimoine en vue de répondre au courrier du 4 juin 2014.
- ¹¹ Cette précision se trouve en note n°11, Marie POTTECHER, Hervé DOUCET et Olivier HAEGEL (dirs.): La Neustadt de Strasbourg : un laboratoire urbain, 1871–1930. Lyon 2017, p. 311.
- ¹² Courrier de l'ICOMOS, 16 janvier 2017.
- ¹³ Bernard GAUTHIEZ Dominique CASSAZ et al: Strasbourg, De la Grande-île à la Neustadt, une scène urbaine européenne Dossier de candidature pour l'extension du bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial. Strasbourg 2015, p. 5.
- ¹⁴ Rodolphe REUSS: Vieux noms et rues nouvelles de Strasbourg. Causeries biographiques d'un flâneur avec une préface, Straßburg 1883, p. 45.
- ¹⁵ Georges DELAHACHE: Strasbourg, Paris 1923, p. 146–147.
- ¹⁶ Locution forgée à partir du terme allemand de Heimat. Nous l'avons empruntée au professeur émérite F. Igersheim dans: François IGRERSHEIM: L'Alsace et ses historiens 1680–1914. La fabrique des monuments. Strasbourg, 2006.
- ¹⁷ Émile SCHNEIDER: Gens de chez nous et d'ailleurs, Strasbourg 1919.
- ¹⁸ Hans HAUG: L'art en Alsace, Paris 1962, p. 177.
- ¹⁹ Architecture et décoration autour de 1900 à Strasbourg, Bulletin de la faculté des lettres de Strasbourg, mai-juin, 1968, p. 741–778.
- ²⁰ Claude DENU, Eric OLLIVIER: Der Bebauungsplan für die Erweiterung der Stadt Straßburg. Le plan d'extension de la ville de Strasbourg 1871–1880. Th. 3è cycle : Institut d'Architecture et d'Urbanisme de Strasbourg, Strasbourg 1978.
- ²¹ Klaus NOHLEN: Baupolitik im Reichsland Elsaß-Lothringen 1871–1918. Die repräsentativen Staatsbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Straßburg. Berlin 1982; Niels WILCKEN: Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsaß-Lothringen 1871–1918. (Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde im Saarland 38), Saarbrücken 2000.
- ²² Shelley HORNSTEIN-RABINOVITCH: Tendances d'architecture Art nouveau à Strasbourg. Thèse, Strasbourg 1981.
- ²³ Notamment : Stéphane JONAS, Annelise GERARD, Marie-Noëlle DENIS et al: Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université, 1871–1918. Strasbourg 1995, ou les travaux sur la cité-jardin du Stockfeld.
- ²⁴ Cinq bâtiments relevant du secteur privé ont été inscrit le 29 octobre 1975 en tant qu'« Édifices du XIX^e et XX^e siècles. »
- ²⁵ Un dépouillement exhaustif des arrêtés permet d'identifier la fréquence où l'Allemagne ou une référence germanique est explicitement citée.
- ²⁶ « Le Palais universitaire de Strasbourg présente du point de vue de l'histoire et de l'art un intérêt public, en tant que l'un des édifices majeurs du plan d'urbanisme exécuté par le II^e Reich allemand pendant l'Annexion de l'Alsace-Lorraine ».
- ²⁷ « L'ancien palais de la Diète, puis parlement d'Alsace-Lorraine présente un intérêt historique propre à rendre souhaitable la préservation. [...] la conservation des façades et toitures ainsi que des escaliers d'accès extérieurs de l'ancien palais de la Diète d'Alsace-Lorraine à Strasbourg (Bas-Rhin) présente au point de vue de l'histoire et de l'art un intérêt public le palais étant l'un des édifices majeurs du plan d'urbanisme exécuté par le II^e Reich allemand pendant l'annexion de l'Alsace Lorraine ».
- ²⁸ « Le complexe des Bains municipaux de Strasbourg (Bas-Rhin) présente un caractère d'exemplarité dans le domaine de l'architecture liée à l'hygiène et à l'hydrothérapie au début du 20^e siècle ».
- ²⁹ « Pour son histoire sociale, pour les personnalités qui l'ont fréquenté, pour la qualité de sa situation urbaine et la représentativité de ses décors intérieurs, un intérêt suffisant pour en rendre désirable sa préservation ».
- ³⁰ Cathy BLANC-REIBEL: Pratiques patrimoniales habitantes, le cas de la Neustadt (Strasbourg, France), in : Anne

- HERZOG, Elizabeth AUCLAIR, Marie-Laure POULOT (dirs.): De la participation à la co-construction des patrimoines urbains : L'invention du commun? Paris 2017, pp. 133–153.
- ³¹ Marie POTTECHER, Hervé DOUCET et Olivier HAEGEL (dirs.): La Neustadt de Strasbourg : un laboratoire urbain, 1871–1930, Lyon 2017.
- ³² Nathalie HEINICH: La fabrique du patrimoine : de la cathédrale à la petite cuillère, coll. « Ethnologie de la France », n° 31, Paris 2009.
- ³³ Dominique Audrerie, Raphaël Souchier et Luc Vilar, Le patrimoine mondial, Paris 1998.
- ³⁴ Selon les dispositions légales du PSMV: <http://www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/urbanisme-logement-amenagement/la-formation-du-territoire/psmv/secteur-sauvegarde-document-opposable>
- ³⁵ Un exemple parmi d'autres est l'émission de France Culture datée du 1er décembre 2013, *La Neustadt un patrimoine mondial de l'Unesco?* Le patrimoine de la Neustadt est présenté comme délaissé avant d'être redécouvert par ses habitants et apprécié récemment. Cette émission valorise alors une perception biaisée de l'histoire de la ville. Un autre exemple est présenté par France Info, « La Neustadt, la ville neuve impériale, un quartier édifié par les Allemands après leur victoire en 1870... D'où sa mauvaise réputation pendant longtemps, auprès des Strasbourgeois, à cause de cette période. À l'époque, l'ennemi souhaitait tripler la superficie de Strasbourg, « en faire une petite capitale » »
- ³⁶ Gauthier BOLLE: L'architecture du quartier européen à Strasbourg depuis 1949 : enjeux locaux d'un développement institutionnel supranational, In: Situ [En ligne], 2019, no 38, <http://dx.doi.org/10.4000/insitu.20202>, (consulté le 28 Octobre 2018).

Tagungsflyer



Karlsruhe
1 Hauptbahnhof Karlsruhe | Gare de Karlsruhe
2 Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft Moltkestraße 30 B-Bau, 5. OG | Université de Karlsruhe – Technique et économie, Moltkestraße 30 B-Bau (5. OG / cinquième étage)
A Marktplatz | Marché
B Schloss | Château



Strasbourg | Strasbourg
1 Gare de Strasbourg | Bahnhof Strasbourg
2 Mairie Historique, 9 Rue Brûlée | Altes Rathaus, Hôtel Hanau Lichtenberg
3 Université de Strasbourg, Maison des Sciences de l'Homme – Alsace (MiSHA), Campus Esplanade, 5, av. du Général Rouvillois | Universität Strasbourg, Haus der Humanwissenschaften
A Les Bains municipaux | Stadtbad
B Le quartier de la Kutenau | Quartier Kutenau
C St Pierre-le-Jeune | Jung St. Peter

Adressen der Tagung | Adresses de la conférence

Orte | Lieux:

13/09/2018-14/09/2018: Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft | Université de Karlsruhe – Technique et économie, Moltkestraße 30 B-Bau (5. OG / cinquième étage)

15/09/2018: Mairie Historique | Altes Rathaus, Hôtel Hanau Lichtenberg | Université de Strasbourg, Maison des Sciences de l'Homme – Alsace (MiSHA), Campus Esplanade, 5, av. du Général Rouvillois

Die Tagung ist kostenlos zugänglich. | La conférence est gratuite.
Eine Simultanübersetzung ist gewährleistet. | Une traduction simultanée est assurée.

Um Anmeldung bis zum 6. September wird gebeten unter | Pour vous inscrire jusqu'au 6 septembre, veuillez contacter icomos@icomos.de (Weitere Informationen unter | Pour des informations supplémentaires +49 151 56 56 58 66)

Grenzen und Nachbarschaften, Wanderungen und Begegnung

Tagung der Arbeitsgruppe „Migration und Erbe“ von ICOMOS Deutschland in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe SAGE der Universität Straßburg und der Fakultät Architektur und Bauwesen der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahres.

Die Tagung möchte die regionale und überregionale Zirkulation von architektonischen und städtebaulichen Ideen, von Formen und Materialien als einen Prozess kulturübergreifender Kommunikation in verschiedenen historischen Phasen und Gebieten diskutieren und ihr aktuelle Projekte der Verständigung zur Seite stellen. Im Zentrum stehen dabei heutige Nachbarn aus Frankreich, Polen, Skandinavien und den Benelux-Staaten.

Weitere Informationen unter www.icomos.de (-> Aktuell -> Veranstaltungen) / +49 151 56 56 58 66



Grenzen und Nachbarschaften, Wanderungen und Begegnung Frontières et voisinages, migrations et rencontres

Karlsruhe | Strasbourg
13/09/2018 – 15/09/2018



Université
de Strasbourg



Hochschule Karlsruhe
Technik und Wirtschaft
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Fakultät für Architektur
und Bauwesen

Gefördert durch | Soutenu par:

Die Beauftragte der Bundesregierung
für Kultur und Medien

Frontières et voisinages, migrations et rencontres



Colloque du groupe de travail «Migration et Patrimoine» (Migration und Erbe) de la section ICOMOS Allemagne, en collaboration avec la Faculté d'Architecture de Karlsruhe (Fakultät Architektur und Bauwesen der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft), ainsi qu'avec le laboratoire de recherche SAGE (Sociétés, Acteurs, Gouvernements en Europe, UMR 7363, Université de Strasbourg), dans le cadre de l'Année européenne du patrimoine culturel.

La conférence se propose de discuter de la circulation régionale et interrégionale des idées architecturales et urbanistiques, des formes et matériaux en tant que processus de communication transculturelle à différents moments historiques et dans divers lieux, et d'approfondir ces cas par la présentation de projets actuels qui visent à une meilleure entente entre voisins. L'accueil est mis sur les relations de voisinage de la France, de la Pologne, de la Scandinavie et des États du Benelux.

Pour toute information: www.icomos.de (-> Aktuell -> Veranstaltungen) / +49 151 56 56 58 66

Donnerstag, 13. September 2018 | Jeudi 13 septembre 2018
Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft Moltkestraße 30 B-Bau, 5. OG | Université de Karlsruhe – Technique et économie – Moltkestraße 30

18.00 Uhr Ankommen, Get together | Arrivée et bienvenue
18.30 Uhr Eröffnung der Tagung | Ouverture de la conférence
Grüßworte Erwin Schwing, Dekan der Fakultät Architektur und Bauwesen | Discours de bienvenue par Erwin Schwing, Doyen de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
19.00 Uhr Abendvortrag: Nikolaus Bernau (Deutschlandfunk/Berliner Zeitung, Berlin): Die Illusion der Stabilität: Widerspruch gegen eine begrenzte Kunstgeschichtsschreibung | Conférence: L'illusion de la stabilité. Propos contre une limitation de l'histoire de l'art

Freitag, 14. September 2018 | Vendredi 14 septembre 2018
Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft Moltkestraße 30 B-Bau, 5. OG | Université de Karlsruhe – Technique et économie – Moltkestraße 30

9.30 Uhr Christoph Schwarzkopf (Hamburg/Karlsruhe): Einführung in das Tagungsthema | Introduction au thème de la conférence

1. Deutsch-polnische Perspektiven | Perspectives germano-polonaises

9.45 Uhr: Heike Eva Schlasse (Frankfurt/Oder): Ein Brückenbaumuseum im Oderbruch. Die Eisenbahnbrücke von Neurödnitz als Beispiel der Auseinandersetzung zwischen Ost und West im 20. Jahrhundert | Un musée de la construction des ponts dans l'Oderbruch. Le pont ferroviaire de Neurödnitz en tant qu'exemple du conflit entre l'Est et l'Ouest au 20ème siècle

10.15 Uhr: Grazyna Adamczyk-Arns (Breslau/Wrocław): Städtebauliche Themen und Tendenzen im heutigen Breslau | La discussion urbaine dans la ville contemporaine de Breslau / Wrocław

11.00 Uhr: Pause | Café

2. Deutsch-dänische Perspektiven | Perspectives germano-danoises

11.15 Uhr: Eva von Engelberg (Weimar/Kiel): Dänische Staatsarchitektur in Schleswig und Holstein – „Kampf der Kulturen“ an der Elde | L'architecture d'Etat danoise dans les provinces de Schleswig et de Holstein – L'architecture d'Etat danoise au Schleswig et au Holstein – une « bataille des cultures » sur l'Elde
11.45 Uhr-12.15 Uhr: Peter Dragbo (Sanderborg): Deutsche Architektur nördlich der deutsch-dänischen Grenze | L'architecture allemande au Nord de la frontière germano-danoise

12.15-12.45 Uhr: Inga Morssen (Flensburg): Denkmaleinigung mit Kindern in Dänemark und Schleswig-Holstein | L'appropriation des monuments historiques en compagnie d'enfants au Danemark et au Schleswig-Holstein

13.00-15.00 Uhr: Christoph Schwarzkopf und Studierende: Mittagessen und „Migrantercher Spaziergang“ | Déjeuner et «Migrant Walk», Christoph Schwarzkopf et étudiants

3. Deutsch-niederländische Perspektiven | Perspectives germano-néerlandaises

15.15 Uhr: Christine Gundermann (Köln / Cologne): Geteilte Erbe? Erinnerungspraxen in Ysselstein | Héritage partagé? Pratiques commémoratives à Ysselstein

15.45 Uhr: Claus Weber (Bonn): Die Eisenbahnen zwischen den Niederlanden und dem Niederrhein | Les chemins de fer entre les Pays-Bas et le Rhin inférieur

4. Perspektiven nach Belgien und Frankreich | Perspectives vers la Belgique et la France

16.15 Uhr: Martin Kvit (Antwerpen): Der letzte Getreideheber und zwei Städte | Le dernier élévateur à grain et deux villes

16.45 Uhr: Loup Bernard (Straßburg, angefragt): Grenzüberschreitende französisch-deutsche Zusammenarbeit in der Denkmalpflege am Beispiel von ArkeoGIS | La coopération franco-allemande transfrontalière en matière de préservation du patrimoine à travers l'exemple d'ArkeoGIS

Abendprogramm | Programme du soir

18.30 Uhr Filmvorführung: Karlsruhe. Der Film. Die Geschichte. Ein Film von Anita Binder, Produktion: Haus des Dokumentarfilms Stuttgart, 2014 | Projection: Karlsruhe. Le film. L'histoire. Un film d'Anita Binder, production: Haus des Dokumentarfilms Stuttgart, 2014

Samedi 15 septembre 2018 | Samstag, 15. September 2018

Voyage vers Strasbourg: 9h32 Départ de la Gare de Karlsruhe, TGV jusqu'à Strasbourg, arrivée à 10h12 | Fahrt nach Straßburg: 9.32 Uhr ab Karlsruhe Hbf., bis Straßburg: 10.12 Uhr (TGV)

11h00: Accueil et réception à la Mairie Historique (Hôtel Hanau Lichtenberg, 1740) par le maire de Strasbourg, Roland Ries | Begrüßung und Empfang in der Mairie Historique (das Hôtel Hanau Lichtenberg, 1740) durch den Bürgermeister der Stadt Straßburg, Roland Ries (Seulement pour les contributeurs du colloque | Nur für die Beitragenden des Kolloquiums)

12h15: Déjeuner à la MiSHA, Université de Strasbourg, Campus Esplanade (5, av. du Général Rouvillois) | Mittagessen in der MiSHA, Campus Esplanade (5, av. du Général Rouvillois)

5. Perspectives franco-allemandes | Deutsch-französische Perspektiven

13h15: Mots de bienvenue du Vice Président Culture de l'Université de Strasbourg, Mathieu Schneider et de la directrice adjointe de la MiSHA, Sylvie Donnat | Begrüßungsworte des Vizepräsidenten und Kultur-beauftragten der Universität Straßburg, Mathieu Schneider, und der Zweiten Direktorin der MiSHA, Sylvie Donnat

13h30: Alexandre Kostka (Strasbourg): Perspectives sur la question du patrimoine dans la région frontalière Alsace-Lorraine. Ausblicke auf die Denkmalfolge in der Grenzregion Elsass-Lothringen

13h45: Cathy Blanc, Olivier Haegel (Strasbourg): Valorisation et appropriation de la Neustadt (2010 à nos jours) | Valorisierung und Rezeption der Strassburger Neustadt (2010 bis heute)

14h15: Julia Gartner-Negrin (Paris): La préservation des monuments par-delà les frontières | Denkmalpflege über Grenzen

15h00: Cathy Blanc, Alexandre Kostka: Ouverture de l'exposition «Perspectives franco-allemandes du patrimoine». Laboratoire DynamE et SAGE | Eröffnung der Ausstellung „Perspectives franco-allemandes du patrimoine“
15h30: Café | Pause



Promenades à travers Strasbourg (sur inscription) | Rundgänge durch Straßburg (nach Anmeldung)

Tour 1

Alexandre Kostka, Université Strasbourg: Les Bains municipaux | Das historische Stadtbild
Rendez-vous 16h00 devant les Bains municipaux, 10 av. de la Victoire, en allemand | Treffen 16.00h vor dem Stadtbad, auf Deutsch

Tour 2

Klaus Nohlen, Prof. em. Wiesbaden/Straßburg: Saint-Pierre-le-Jeune | Jung St. Peter
Rendez-vous 15h00 devant l'Eglise Saint-Pierre-le-Jeune, en allemand | Treffen 15.00h vor der Kirche Jung St. Peter, auf Deutsch

Tour 3

Jean-François Kovar, Président de l'Université populaire de la Kutenau: Le quartier de la Kutenau | Stadtviertel La Kutenau
Rendez-vous 15h45 place Ponts-aux-Chats, en français | Treffen 15.45h, Treffen Platz Ponts-aux-Chats, auf Französisch

Photos Internet:
Links unten: Schloss Karlsruhe (Jörg Schenckberger über WikimediaCommons)
Rechts oben: Straßburg, Place France (michael999, pixabay.com)
Fotos Aufentat:
Links: Straßburg: Opernensemble (g)
Mitte: Zweifelhafte Welt am Rhein (Taschehof23 über WikimediaCommons)
Rechts oben: Blick vom Karlsruher Schloss (2014, Christoph Schwarzkopf)
Rechts unten: Blick vom Straßburger Münster (Christoph Schwarzkopf)

